LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Grand Prix de l'A. C. F.

Le Grand Prix de l'A. C.

NAZZARO avant le Pont d'

1e Année ø N° 460 50 Centimes 13 Juillet 1907 ø Tous les Sa

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 Kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux

CATALOGUE
FRANCO

LA BICYCLETTE
CLÉMENT
est une bonne bicyclette
CYCLES CLÉMENT, au Pré-St-Gervais, SEINE

POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ
Le Thé Mexicain du Dr Jawas

L'obésité altère la santé, détruit la beauté et vieillit avant l'âge ; si vous voulez rester toujours jeune et mince, prenez deux à trois tasses par jour du **Thé Mexicain du Dr Jawas** et, en quelques semaines, vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé et sans aucun régime.
C'est une véritable cure végétale, dépurative et absolument inoffensive.
SUCCÈS CONSACRÉ
Se méfier des Contrefaçons
Prix de la Boîte 5', les six Boîtes 28' franco mandat ; dans toutes Pharmacies
Dépôt : Pharmacie Vivienne 16, Rue Vivienne, PARIS.

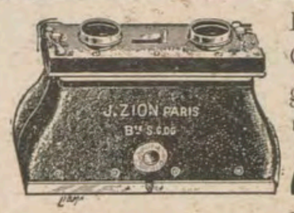
EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers)

MOTO NAPHTA
PREMIÈRE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours de Carburants
de l'Automobile Club de France

LA PLUS SOUPLE

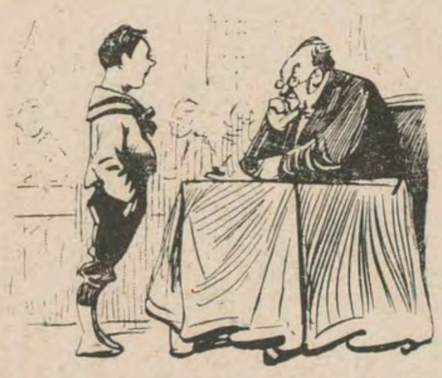
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE



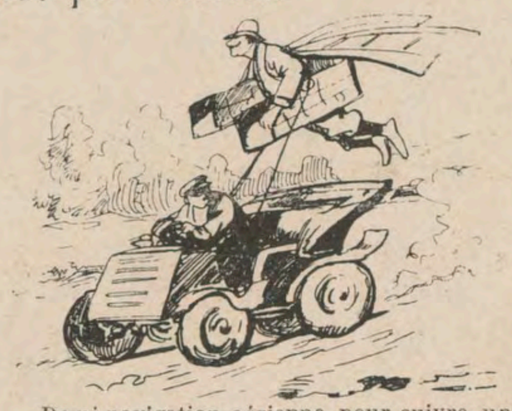
Demandez à J. ZION Opticien, ses Notices gratis et franco sur le
ZIONSCOPE
"L'UNIQUE" Appareil stéréoscopique 45×107, possédant un VISEUR STÉRÉOSCOPIQUE
140, Boulevard Richard-Lenoir, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.



— Ah ! çà... vous ne savez donc rien en géographie...
— Si... je connais le trajet Pékin-Paris, et le circuit de la Seine-Inférieure parce que je l'ai étudié à fond dans les journaux de sport.

Nécessité cruelle de couvrir les bicyclettes, les motos, et les tandems, pendant les sales étés comme celui de 1907.

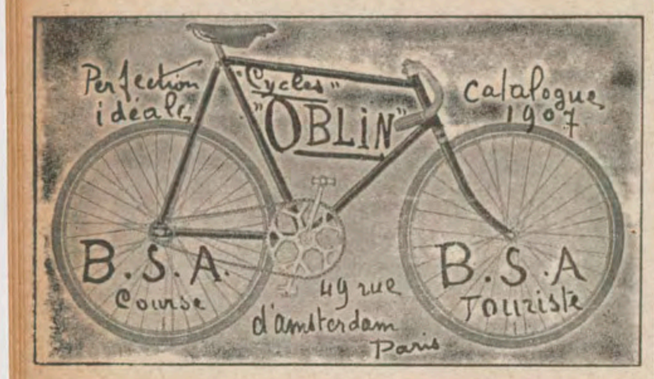


Demi-navigation aérienne pour suivre une automobile et éviter complètement les accidents de la route.

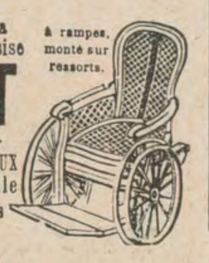
— J'avais bourré le sol de clous énormes pour crever les pneus du marquis... rien...
— Ce doit être des pneus de première marque... des pneus « Gaulois ».

HERNIE GUERIE

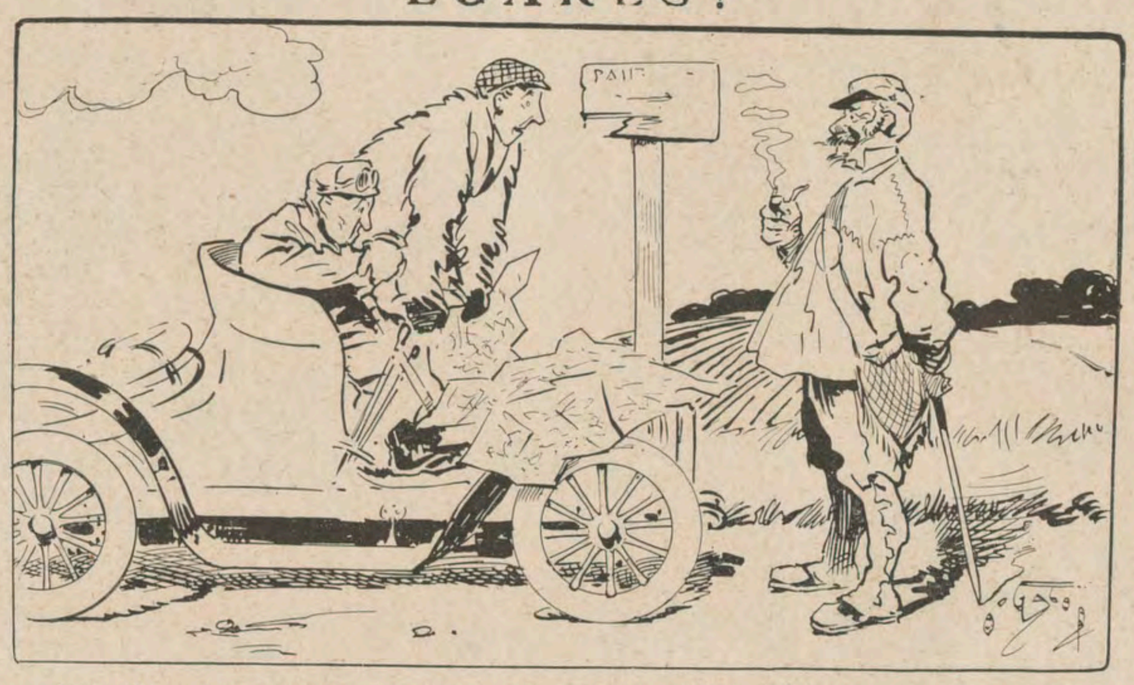
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire 224, Rue St-Honoré, Paris



FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus hautes récompenses
à Manivelles. *Envoi fco du Catalogue*



ÉGARÉS !



— *Dites donc, vous ne pourriez pas nous amener un bon guide ?...*
— *Un bon guide ?... Ben, dites-donc : y a le* Guide Michelin, *avec sa carte de France au millionième.*

* * * *

Pour le recevoir franco, adresser 60 centimes pour l'affranchissement à MICHELIN-GUIDE, 105, Boulevard Pereire, PARIS

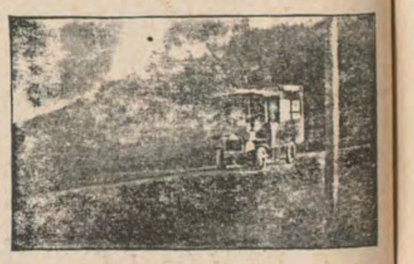
LE PNEU VÉLO MICHELIN
est
le meilleur et le moins cher

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES & MOTOCYCLES
toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Veptton (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1'25 timb ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, Boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléph. 535 56
Voitures de Tourisme et de Livraison Omnibus Camions, Moteurs, Carr
Construits dans les ateliers d'artillerie de SCHNEIDER et Cie Le Havre
Fournisseurs de la Cie générale des Omnibus de PARIS



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Juillet 1907 — N° 460
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

NAZZARO RENTRE AU RAVITAILLEMENT APRÈS SA VICTOIRE

Après la Targa Florio, après la Coupe de l'Empereur, le brillant conducteur Italien a remporté le Grand Prix de l'A. C. F. Il a effectué le parcours en 6 h. 46 m. 33 s., à une moyenne horaire de 113 k., 621 m., la moyenne la plus haute officiellement chronométrée en course jusqu'à ce jour. Aussi modeste après sa victoire que calme pendant la course, Nazzaro, après avoir quitté son complet de cuir, a remisé sa voiture lui-même dans son box, en marche arrière, avec la dextérité d'un cocher parisien.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Par C. FAROUX

L'épreuve disputée le 2 juillet dernier sur le Circuit de la Seine-Inférieure a permis, grâce aux heureux effets d'un bon règlement, de mettre en lumière les grands progrès accomplis dans la construction automobile ✠ Les records de consommation ✠ Jantes amovibles et pneumatiques Que fera-t-on l'an prochain ? ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Tous nos lecteurs savent déjà que le Grand Prix de 1907 s'est terminé par la victoire de Nazzaro sur Fiat, précédant de quelques minutes son vainqueur de l'an dernier, Szisz sur Renault, lequel était suivi de près et dans l'ordre par Baras (Brasier), Gabriel (Lorraine-Diétrich), Rigal et Caillois (Darracq).

Il est superflu sans doute de retracer ici la façon dont cette magnifique épreuve se déroula et d'insister sur le côté heureux de la victoire de Nazzaro. Sans vouloir rien retirer de sa valeur à cet admirable conducteur, dont la douceur et la précision sont assurément les qualités dominantes. il nous sera bien permis d'insister cependant sur la merveilleuse performance accomplie par Duray sur une 120-chevaux Lorraine-Diétrich, qui fut immobilisée aux quatre cinquièmes du parcours, alors qu'elle augmentait encore une avance déjà sensible, par l'accident le plus stupide qui se puisse imaginer.

Les causes d'une défaite

Ainsi, pour la première fois depuis les débuts du sport automobile, l'industrie française a été vaincue sur son propre sol et les conditions dans lesquelles Fiat a triomphé rendent notre défaite encore plus amère.

Nous avions, en effet, élaboré une nouvelle réglementation, celle du taux maximum de consommation, sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure, mais qui nous permettait de grands espoirs. En cette époque de progrès industriels rapides, toutes les voitures. de quelque marque qu'elles soient, marchent convenablement; cependant, on admettait généralement que la supériorité de la technique française assurait à nos véhicules un rendement organique plus élevé. Je sais bien que cette considération ne fut pour rien dans l'adoption du nouveau règlement, mais il n'en est pas moins certain que les nouvelles vues semblaient devoir nous favoriser.

Cependant Fiat nous a battus dans cette épreuve qui devait mettre en relief le mérite intrinsèque d'une voiture.

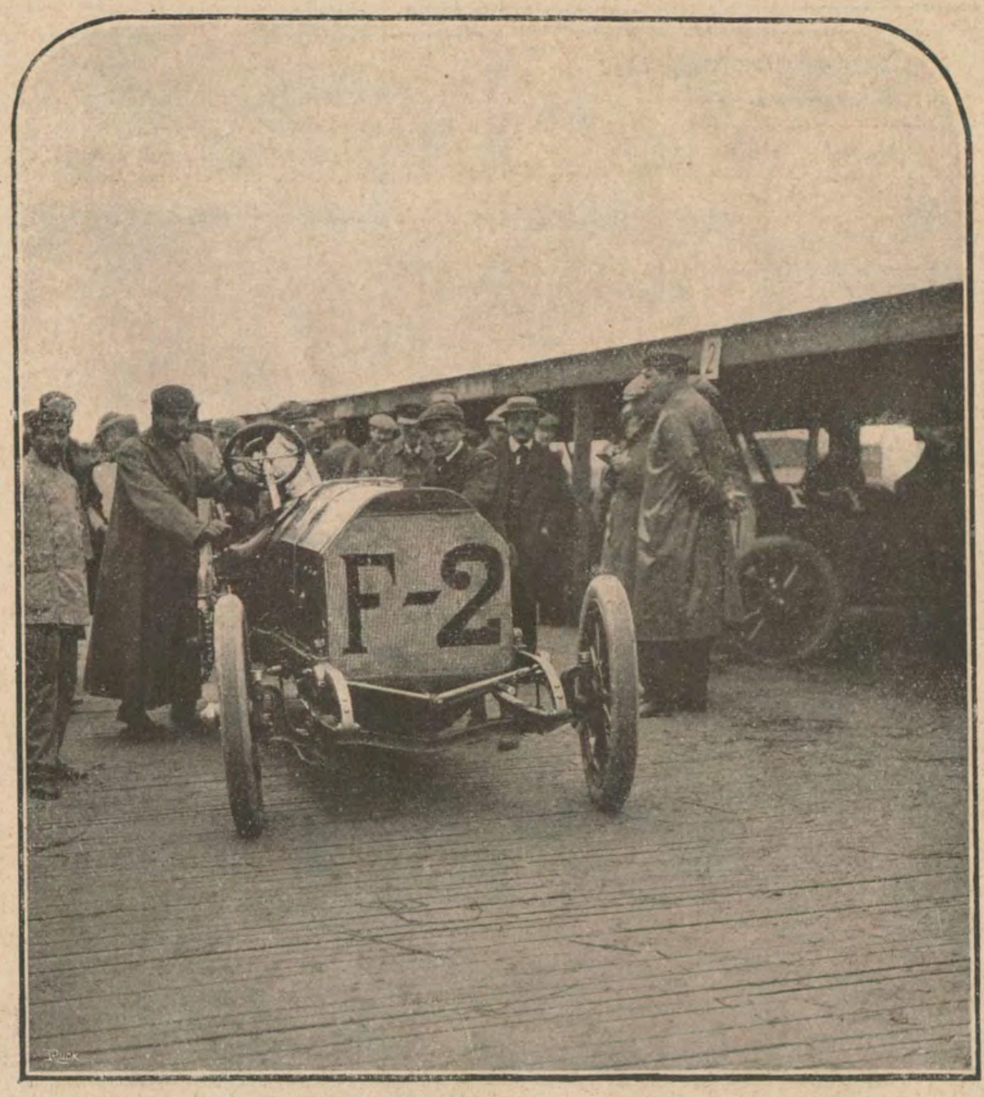
Oserai-je dire que cette victoire italienne est peut-être, tout bien considéré, une excellente chose pour nous. La leçon est dure. mais tout permet de penser qu'elle ne demeurera pas inutile.

Est-il besoin d'insister sur les causes de notre défaite? Elles sont multiples, mais j'en trouve deux essentielles que je demande à exposer rapidement.

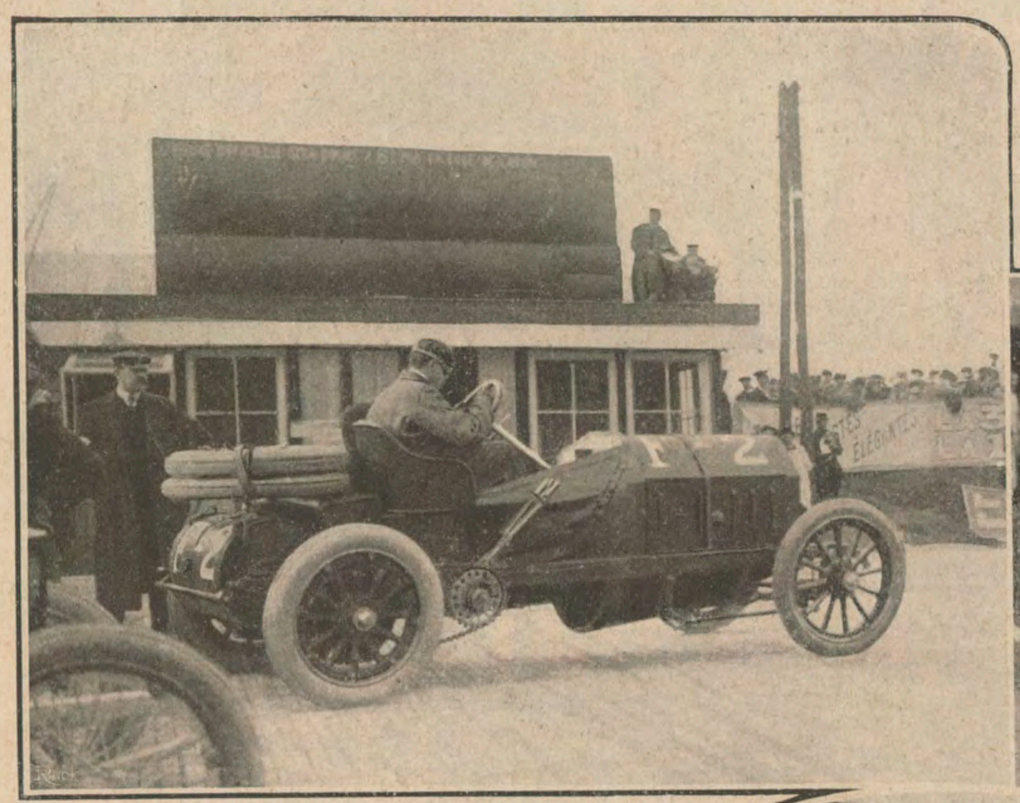
En premier lieu. la victoire de la Fiat est une victoire d'organisateurs. Depuis que l'importante firme turinoise a décidé de prendre part aux courses, elle n'a jamais rien fait à demi. On n'a jamais lésiné, sur quelque élément que ce soit, qui put contribuer au succès. Coureurs de premier plan, voitures en nombre suffisant, essais sérieux et répétés, préparation longue et réfléchie, la Fiat a tout prévu et tout calculé.

Nous n'en sommes pas là, en France. Chacun de nos coureurs n'a qu'une seule voiture à sa disposition; s'il ne veut pas la fatiguer trop tôt, il en est réduit à ne faire que des essais timorés et ainsi ne peut pas se rendre un compte exact des parties de sa voiture qui seront susceptibles de lui occasionner des ennuis lorsqu'il marchera à outrance. Lancia. Nazzaro et Wagner ont pu faire des essais autrement sérieux, parce qu'ils savaient bien avoir des voitures de réserve.

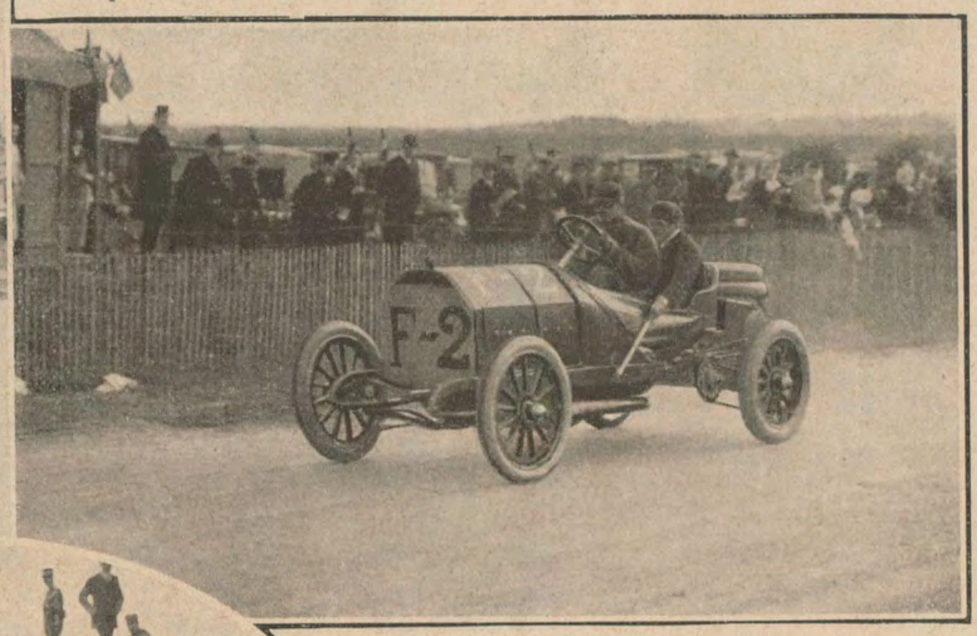
On objectera que cette méthode est coûteuse. D'abord, comme le disait le distingué M. Marchesi, directeur général de la Fiat : « On ne saurait acheter trop cher la victoire dans une grande épreuve interna-



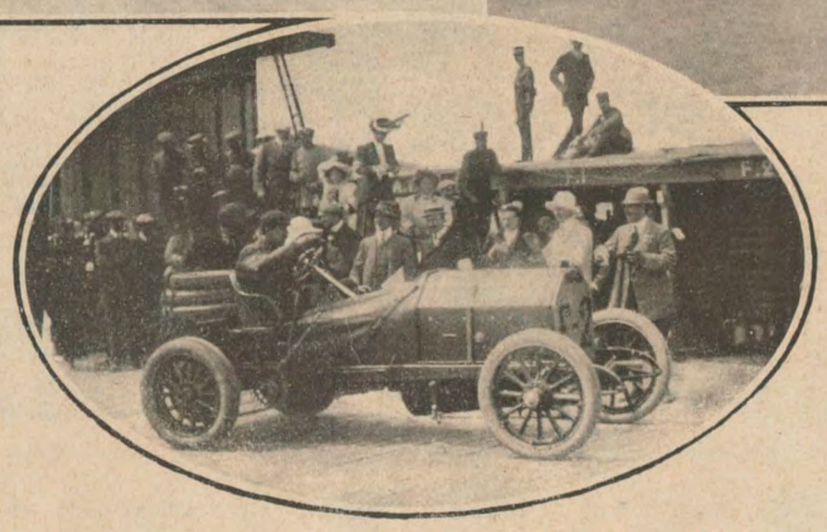
Nazzaro au pesage.
Nazzaro vient de faire vérifier le réservoir de sa voiture qu'il va mener le lendemain à la victoire.



Au Départ.
Nazzaro partait le 18e, ce n'est que peu à peu qu'il a amélioré sa position.



En Course.
En palier, Nazzaro a atteint le 150, alors qu'au Taunus, il n'avait pas dépassé le 125.



A l'arrivée.
Parti 9 minutes derrière Szisz, Nazzaro est arrivé 2 minutes après lui.

Nazzaro après sa victoire.

Le vainqueur du Grand Prix vient de descendre de voiture et est entouré par ses amis et par la foule qui viennent le féliciter.

tionale ». Et puis, pensez-vous que cela soit si coûteux? La voiture de Nazzaro faisait partie d'une série de 20 voitures qui sont toutes vendues à l'heure où j'écris ces lignes Croyez-vous que le bénéfice ne paie pas une partie importante du budget des courses?

Une marque de France l'a compris, et c'est la Motobloc. Les voitures de Pierson, Page et Courtade faisaient partie d'une série de 12 qui sont également vendues et l'opération est fructueuse. L'une d'elle a même été achetée 35.000 francs devant moi par un riche sportsman anglais. Il aura d'ailleurs tout lieu d'en être satisfait, cette voiture étant réellement idéale de douceur, de souplesse et de vitesse comme j'ai pu m'en convaincre en la conduisant pendant 500 kilomètres.

En revanche, certaines grandes maisons françaises, non des moindres, répugnent à vendre leurs voitures de course. Et ceci est incroyablement naïf.

Donc, première cause de la victoire des Fiat, leur préparation supérieure et leur talent de savoir dépenser sans compter quand c'est nécessaire.

Une deuxième raison de notre défaite, c'est le beau temps. Personne ne pouvait prévoir qu'il ferait sec le 2 juillet, sec et pas trop chaud, conditions atmosphériques très favorables à l'économie dans la consommation d'essence. On a dit : les Italiens avaient joué le beau temps et les Français le mauvais temps. Pas du tout, chacun avait joué le mauvais temps et c'est ce qui permet d'affirmer que le 1er ou le 3 juillet, Nazzaro n'aurait pas terminé le parcours.

Mais ceci n'est qu'une explication : ce n'est pas une excuse.

Que doit-on penser du nouveau règlement ?

Cette question des conditions atmosphériques nous amène tout naturellement à parler de la nouvelle réglementation.

Quelqu'un de très autorisé, et c'est Louis Renault, disait à ce propos :

« Si l'on veut tirer une morale de l'épreuve du 2 juillet, on peut dire que la formule qui a été adoptée par les organisateurs de la course est une formule vicieuse en ce sens qu'une voiture qui, normalement, peut donner une vitesse supérieure à celle de ses concurrents, arrivera à perdre la course ou à la gagner, suivant que ces constructeurs auront envisagé que le jour de la course, il fera beau temps ou mauvais temps. »

L'argument ne me convainc nullement, et si on veut bien analyser les courses de Szisz et de Nazzaro, on constatera que la Renault, battue de 7 m. 37 s. aurait dû, en réalité, précéder la Fiat au poteau, s'il n'était survenu dans sa marche des causes d'arrêts qui n'ont rien à faire avec le règlement.

Voici comment : lors du grand ravitaillement à mi-parcours, Nazzaro perdait exactement 6 minutes tandis que Szisz en perdait 10.

C'est déjà 4 minutes de perdues bénévolement. Pourquoi? Parce que, dit-on, Szisz qui se ravitaillait un des premiers, ignorait qu'il fut permis de crever par le fond les bidons d'essence fournis par les organisateurs, lesquels bidons se vidaient sans cela avec une lenteur désespérante.

C'est entendu, mais Szisz n'aurait pas dû l'ignorer.

Autre chose, Szisz n'ayant pu prendre, à ce grand ravitaillement, la totalité d'essence dont il pouvait disposer, s'est arrêté une seconde fois pour prendre son reliquat.

Il a perdu ainsi 3 minutes pour faire déplomber son réservoir.

Mais pourquoi s'est-il arrêté? A la fin de l'épreuve, Szisz avait encore 31 litres disponibles. Que pouvaient lui faire ces 4 litres? Au total, 7 minutes que la Renault n'aurait pas dû perdre. Ceci suffisait déjà à lui assurer la victoire.

Et puis, il y a la question de conducteur qui a bien son prix. J'ai constaté moi-même que du haut des lacets d'Ancourt jusqu'au passage du pont, Szisz perdait 8 secondes sur Nazzaro et 9 sur Duray. Répétez cela à la Fourche, à Londinières, à Eu et multipliez par 10, qui est le nombre de tours, vous serez édifié.

Dans la réalité, il convient de laisser parler les chiffres.

En 1904, 1905 et 1906 (réglementation au poids) l'ensemble des grandes épreuves de vitesse fournit un pourcentage d'arrivants de 28 0 0. Pour 1907 (réglementation à la consommation maximum) nous avons 16 arrivants sur 37 partants, c'est-à-dire un pourcentage de 43 0 0.

Il y a mieux : durant les trois années précédentes, les moyennes de marche demeurent à peu près stationnaires, et le léger gain constaté pour Duray au Circuit des Ardennes Belges provient uniquement de l'emploi des jantes amovibles. Cependant, les moteurs étaient de plus en plus énormes. En 1907, la moyenne des premiers fait un bond incroyable. De 105, elle saute à plus de 113, et Duray, sans la rupture de son roulement à billes, dépassait le 115. Cependant, les voitures, étaient plus lourdes que l'an dernier, et le Circuit de Dieppe moins vite que celui de la Sarthe.

Conclusion : les moteurs qui avaient les mêmes dimensions donnaient néanmoins plus de chevaux.

Pourquoi? Parce que, pour satisfaire au règlement, les constructeurs ont dû — enfin — étudier la technique du moteur et ne pas se borner uniquement à augmenter les dimensions.

Donc, le règlement est bon, puisqu'il permet à des voitures plus lourdes, consommant moins, d'aller plus vite.

Autre chose : notre règlement de 30 litres aux 100 kilomètres est meilleur que celui de la Coupe de l'Empereur.

Au Taunus en effet, les Fiat victorieuses consommaient 27 litres aux 100 kilomètres et faisaient du 125 en palier; à Dieppe, Nazzaro consomme 28 lit. 5 aux 100 kilomètres et fait du 150 en palier.

De ces deux voitures qui consommaient à peu près la même quantité d'essence, l'une fait du 83 de moyenne, l'autre du 113.

Par suite, s'établit de façon irréfutable ce que je n'ai jamais cessé de prétendre : à savoir que le moteur du Taunus est mécaniquement très inférieur à celui du Grand-Prix de l'A. C. F.

Il est bon de signaler que le record de la consommation au cheval-heure appartient à Rigal sur Darracq que suit d'ailleurs de très près Baras sur Brasier.

La consommation de Rigal ressort à 241 grammes au cheval-heure, celle de Baras à 245 grammes. Ce sont là des chiffres tout à fait remarquables.

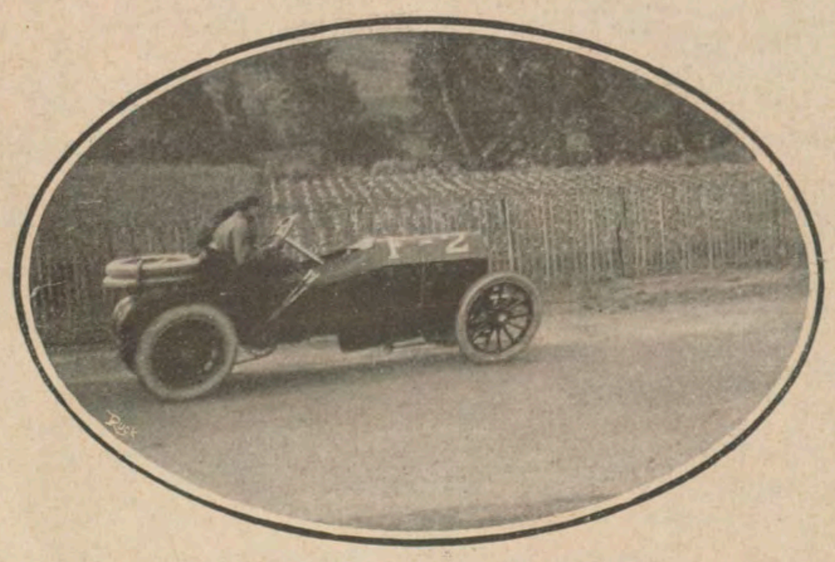
On a jugé que les pneus avaient fait un progrès considérable. Il y a eu énormément moins d'éclatements que nous ne l'avions constaté jusqu'ici et cependant les poids et les vitesses étaient plus élevés.

Ainsi terminé le Grand-Prix de 1907, hâtons-nous de nous mettre à la besogne pour 1908.

C. Faroux.

Nazzaro gentleman.

Après avoir retiré son vêtement de cuir, le coureur italien apparait en complet gris clair, chemise blanche et haut faux-col.



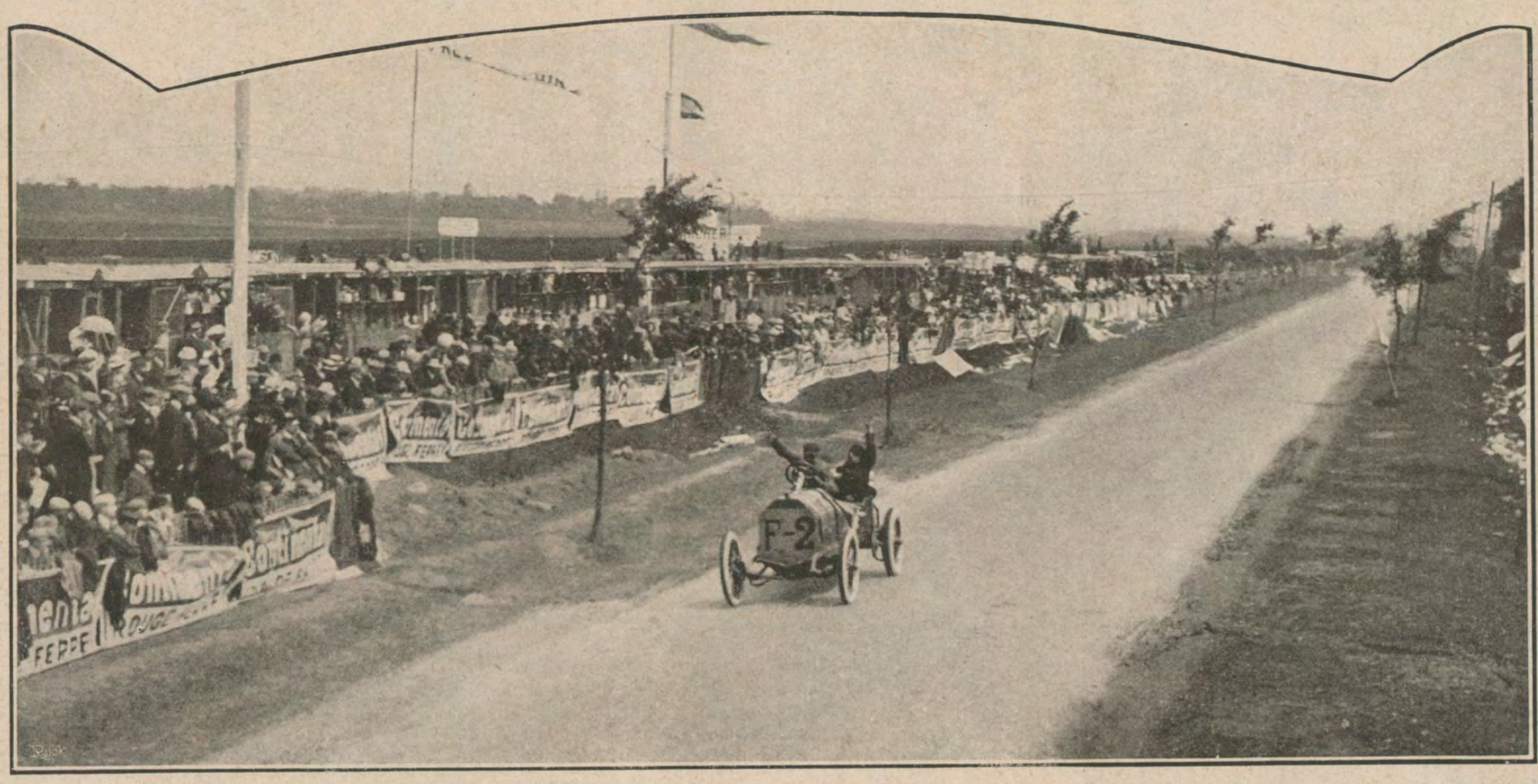
Dans la côte de Criel.

Nazzaro conserve toujours en course le même calme et la même placidité.

QUELQUES SOUVENIRS DE MA COURSE

Par NAZZARO

Après sa victoire à Dieppe, Nazzaro n'est resté que peu de temps en France. Avant de regagner Turin, où l'attendait une réception royale, le triple vainqueur de 1907 a bien voulu nous laisser quelques impressions que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* nous sauront gré de leur transmettre



L'arrivée du vainqueur.

Une oriflamme est hissée en haut des tribunes et annonce à Nazzaro qu'il est vainqueur. Malgré son calme, celui-ci ne peut retenir un geste d'allégresse que répète son mécanicien Fagnano.

Vous me demandez pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques souvenirs de ma course du Grand Prix. Je dois vous avouer que je n'en ai pas beaucoup. Fort heureusement pour moi, car les souvenirs que l'on a en course, ce sont généralement ceux des pannes, des crevaisons de pneumatiques, des virages manqués ou des collisions brutales. Je n'ai rien eu de tout cela et ma course s'est passée le plus tranquillement du monde.

Tranquillement est une façon de parler car, à 150 l'heure, qui est la vitesse que j'atteignais en palier, on n'a pas beaucoup de temps pour regarder le paysage, J'ai cependant fort bien vu tout ce qui se passait sur les bords de la route. C'est ainsi que j'ai dépassé une quinzaine de concurrents. On se passait facilement, à condition, dans certaines parties, du parcours, comme entre Envermeu et Londinières, et en approchant d'Eu, que celui qui était devant se garât bien sur le côté et ralentit un peu sa vitesse. Ce qu'il y a eu de plus gênant, c'est, à partir de 9 heures, quand les voitures de la Coupe de la Commission sportive ont commencé à prendre le départ. On en rencontrait à chaque pas, c'était une véritable obsession

J'ai vu Richez et Bablot renversés tous deux à Londinières. Je me souviens aussi d'avoir rencontré Salzer arrêté au pont d'Ancourt et d'avoir doublé Fitz Shepard dans la traversée de Criel. La route était d'ailleurs admirablement gardée et la police très bien faite et, à aucun moment, nous n'avons jamais eu aucun ennui de ce côté. Ce n'est pas comme à la coupe Vanderbilt ! Plus tard, j'ai aperçu la voiture de Duray abandonnée, puis celle de Lancia. Au point de vue de la vitesse, la route était également très bonne. Il y avait peu de virages dangereux. A la Fourche, on ne pouvait pas virer à plus de 30 à l'heure. Donc aucun danger. Il fallait passer en première, virer et repartir. En faisant ainsi, on gagne du temps sur celui qui reste en troisième, dérape en freinant et est plus long à reprendre sa vitesse primitive. C'est au Taunus que les virages étaient dangereux ! La route étant bordée d'une muraille de rochers à pic, on ne pouvait voir devant soi ; on entrait dans un virage qui paraissait assez facile, et, tout à coup, on s'apercevait qu'il s'infléchissait brusquement, alors que, souvant il était trop tard pour s'en garer.

Comment j'ai mené ?

Comme d'habitude, en commençant doucement, pour ménager ma voiture dont je n'avais pu faire tourner le moteur avant le départ, bien entendu, puis j'ai accéléré, à mesure que je m'approchais de la fin. Cette sensation de pouvoir être contraint de s'arrêter, faute d'essence, m'a un peu tracassé pendant la première moitié de la course. Quoique nos moteurs fussent réglés pour faire 108 kilomètres avec 30 litres, il suffit d'une bien faible perte pour user son excédent. Quand, au ravitaillement, j'ai vu ce qui me restait d'essence, j'ai été tranquille. A chaque tour, on m'indiquait ma place au moyen d'un grand écriteau. Les chiffres étaient-ils en blanc sur noir, c'est que j'étais à plus de 5 minutes du premier ; étaient-ils au contraire en noir sur blanc, c'est que j'étais à moins de 5 minutes de lui. C'est ainsi que je me suis vu à la troisième place au quatrième tour, à la deuxième au septième tour. Au huitième tour, je n'avais pas encore touché à mes pneus. Je m'arrêtais au ravitaillement de Fresnoy-Folny où je changeai mes deux bandages arrière, ce qui nous demanda 4 minutes environ. Puis je partis, sans plus ménager. J'appris que j'étais premier au neuvième tour et je finis avec tous les gaz pour terminer deux minutes derrière Szisz que je n'avais pas vu, naturellement, pendant toute la course.

Nazzaro.

Felice Nazzaro, n'a pas encore 26 ans. C'est un excellent garçon, très simple d'allures, mais d'une distinction native. C'est un des meilleurs hommes qui ait jamais tenu le volant.

Felice Nazzaro

LE GAGNANT MORAL

Jusqu'à l'avant-dernier tour, on put croire à la victoire de Duray. Les Lorraine-Dietrich n'en furent pas moins, une fois de plus, dans cette circonstance les vrais champions de la France

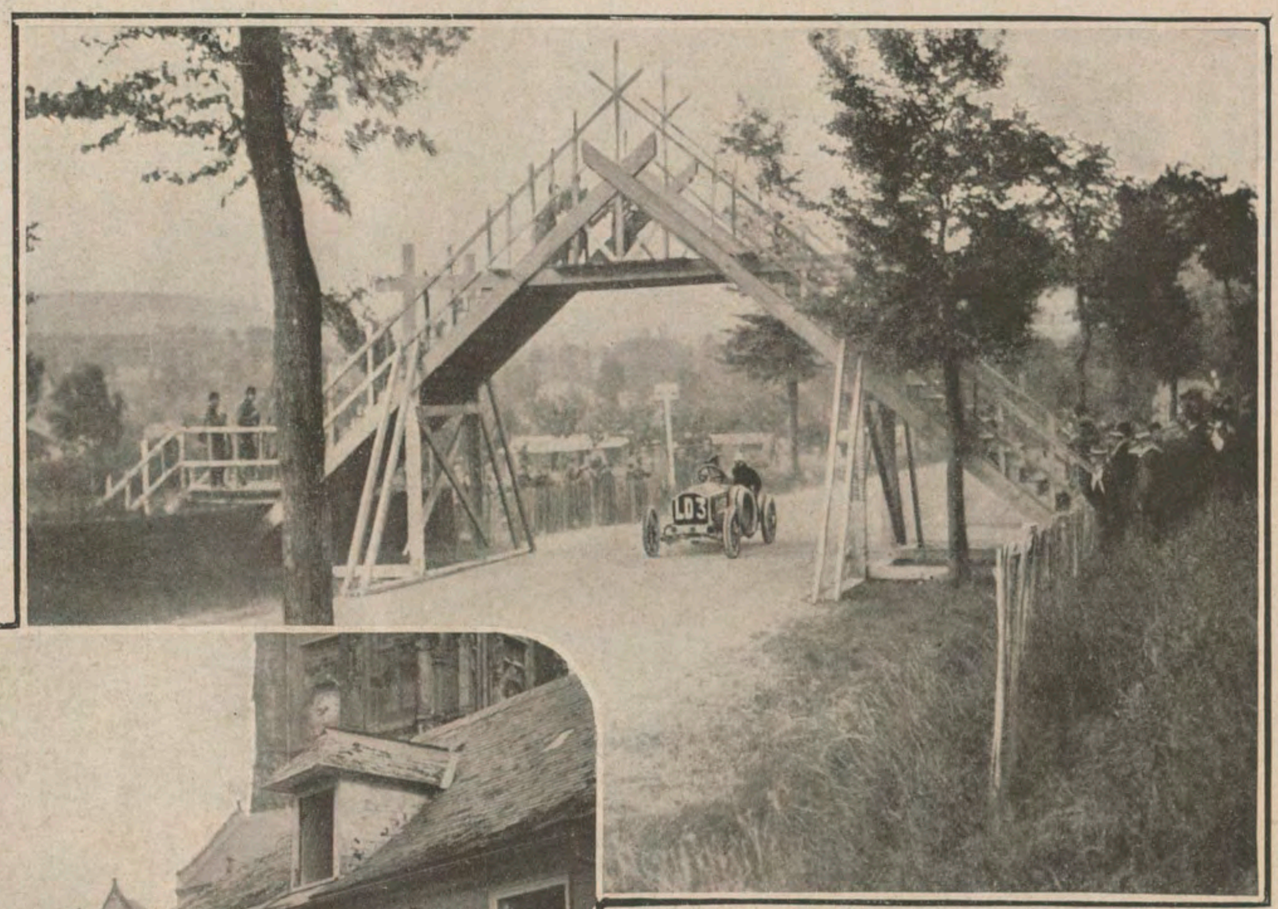
Si on n'avait pas tant abusé du titre de « gagnant moral » il est un homme auquel on aurait pu, sans conteste, l'appliquer au circuit de la Seine-Inférieure, c'est certainement Duray.

Second dès le premier tour, le vaillant champion des Lorraine-Diétrich avait pris la tête au troisième. Parti 3 minutes derrière Lancia, il soutint avec celui-ci un duel acharné. Les deux rivaux se passèrent mutuellement plus de dix fois, l'Italien montant en troisième, tandis que Duray plus prudent, montait en seconde, mais rattrapait son concurrent sur le plat. Finalement, il l'avait lâché et, augmentant sa vitesse, il avait plus de 6 minutes sur tout le lot, quand un incident imbécile l'arrêtait.

Une pièce, la seule qui avec le magnéto et les pneus ne fut pas fabriquée par la maison, cassait et la bête de vitesse était immobilisée quand la victoire était certaine.

Une telle défaite n'enlève rien ni à Duray, ni aux Lorraine-Dietrich. La grande usine de Lunéville n'en reste pas moins celle qui a le mieux compris le problème qui avait été posé par la Commission Sportive, celle aussi qui l'a résolu avec le plus de maîtrise. Il ne s'agissait pas de finir avec des bidons d'essence en réserve, mais de finir le premier. C'est un accroc causé par une pièce de fabrication étrangère qui a causé la défaite d'une maison française qui n'en est pas moins détentrice de tous les records jusqu'à 600 kilom. à plus de 115 de moyenne.

H. P.

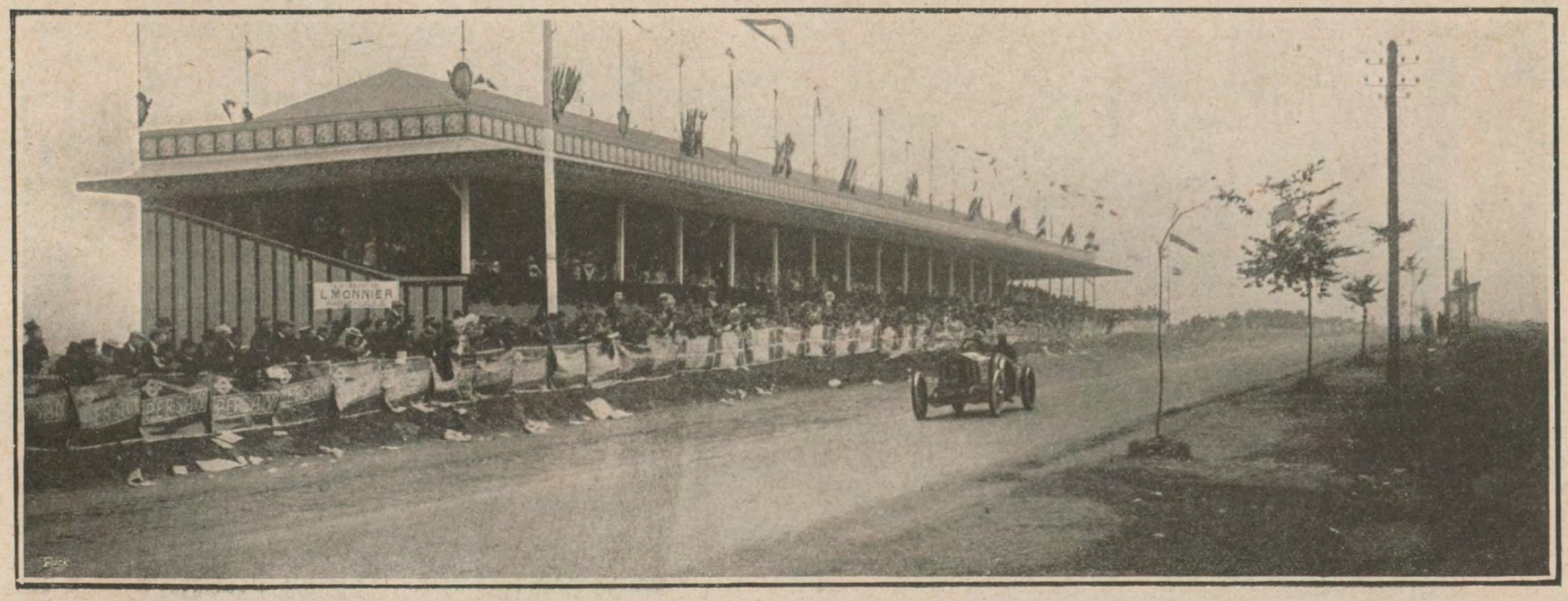


Gabriel après Londinières.

Gabriel s'est classé 4e en 7 h. 11 m. 39 s. moyenne 107 kil. 31 à l'heure, sur voiture Lorraine-Diétrich, *pneus* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

Rougier à Envermeu.

Rougier a dû abandonner, un de ses cylindres ayant éclaté, à la suite d'introduction d'eau froide. A ce moment l'excellent conducteur était très bien placé.



Duray passant devant les tribunes.

Après avoir tenu la tête jusqu'à l'avant-dernier tour, Duray a abandonné après la Fourche, un des roulements à billes de l'arbre secondaire du changement de vitesse s'étant brisé.

LA VEILLÉE DES ARMES

(Composition de Edward Loévy, d'après des documents photographiques.)

LA PLACE DU PUITS-SALÉ A DIEPPE, LA VEILLE DU CIRCUIT

L'imagination la plus vive ne peut se faire une idée du coup d'œil présenté par le centre d'un circuit la veille de la course. Le soir, l'aspect devient féerique. On croit vivre dans un rêve. Un fourmillement d'automobiles qui vont, qui viennent, les projections des phares, le ronronnement des moteurs, le vacarme des trompes, le gémissement des sirènes, transforment la ville en une vaste foire. Durant toute la nuit, c'est le même spectacle qui ne cesse de distraire d'abord, et d'horripiler au bout de quelques heures les indigènes qui voudraient bien dormir.

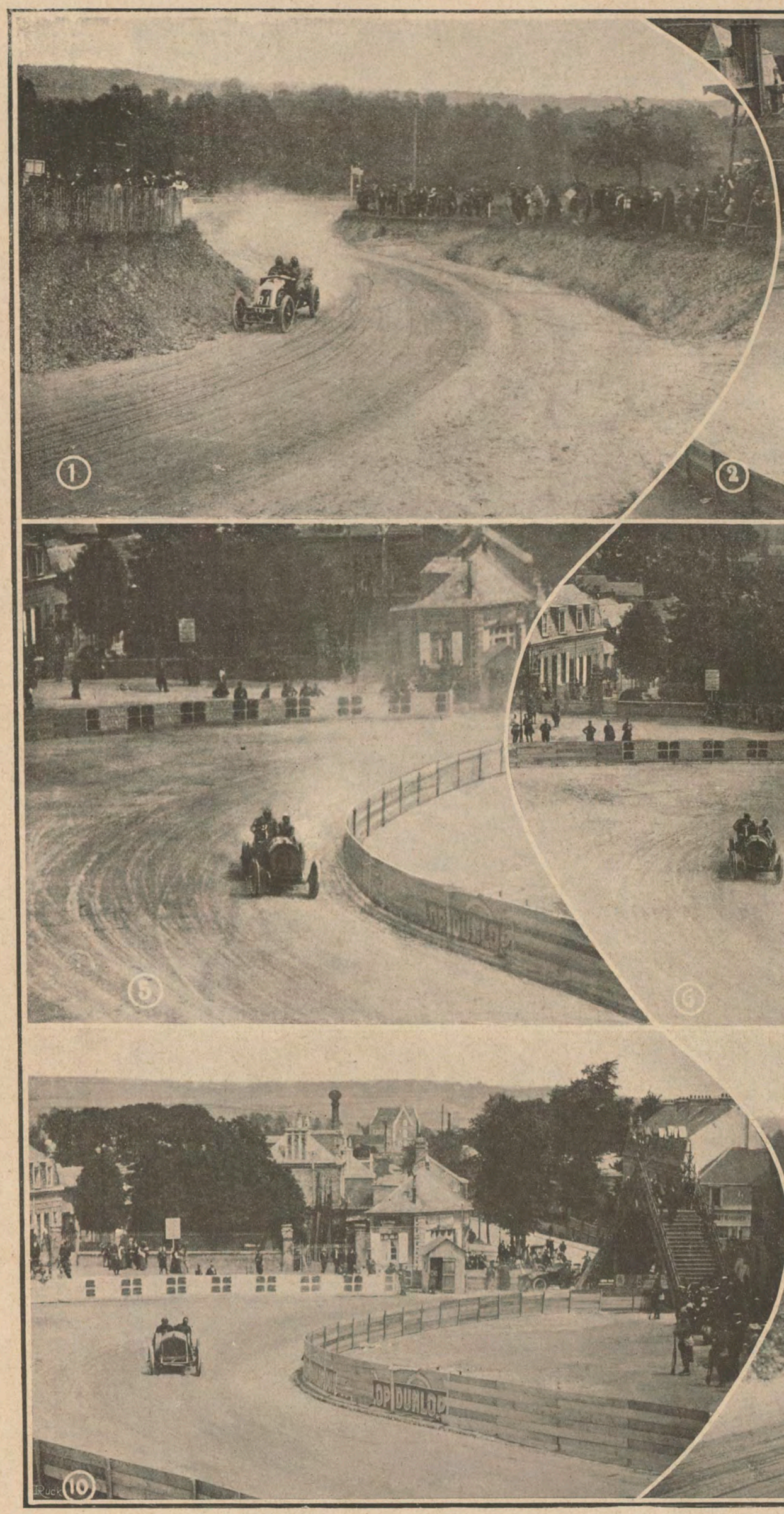
RETOUR DU CIRCUIT

(Composition de Edward Loevy d'après des documents photographiques).

LA REVANCHE DU QUADRUPÈDE

Sitôt la course terminée les sportsmen s'empressèrent de repartir vers Paris. Tous voulaient prouver à ceux qu'ils conduisaient qu'au fond ils étaient au moins aussi habiles que Nazzaro. Ils se préparaient à mettre en quatrième accélérée bien décidés à faire assaut de vitesse, lorsque tout à coup une humble maraîchère qui profitait de la fête pour ramener des spectateurs à la gare, à des prix exhorbitants, vit son âne se refuser à avancer. Supplications, menaces, rien n'y fit. Maître Aliboron insistait, heureux du bon tour qu'il jouait aux grosses voitures qu'il immobilisait ainsi, de façon aussi inattendue que malséante.

COMMENT ILS PRENAI



① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪

LES DIFFÉRENTS VIRAGES DU

1. Un virage de Szisz à Londinières. On remarquera avec quelle maëstria il prend ses tournants. — 2. Szisz virant à Eu. Szisz passe toujours presque au ras de la corde. — 3. Un autre virage de Szisz à Eu. A chaque tour, ses roues passaient, pour ainsi dire, dans les traces qu'elles avaient laissées au tour précédent. — 4. Jenatzy prend son virage assez large pour en sortir à la corde. — 5. Un excellent virage de Lancia. — 6. Un virage de Lancia moins brillant. — 7. W. Christie passe trop au ras de la corde. — 8. Un mauvais virage de Lancia. — 9. Nazzaro était certainement celui qui prenait ses

ENT LEURS VIRAGES

GRAND PRIX DE L'A. C. F.

virages avec le plus d'adresse. — 10. Virage de Garcet pris trop large. — 11. Farman qui a remplacé au pied levé Edmond malade, retrouve sa dextérité d'antan dans ses virages.— 12. A tous ses virages; Nazzaro excitait l'admiration des spectateurs. — 13. Salzer, le conducteur le plus adroit, faisait passer un frisson d'émotion à chacun de ses virages. — 14. Baras, fatigué, vers la fin de la course, passait trop à l'extérieur. — 15. Dans le virage, Stricker sort trop à l'extérieur, et perd de ce chef un temps précieux à chacun de ses tournants.

LE PREMIER AU RENDEMENT

Caillois au virage de la place Mathomesnil.

Caillois s'est classé sixième en 7 h. 15 m. 58 s. 3/5, moyenne 105 kil. 971 à l'heure, sur voiture Darracq, *pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

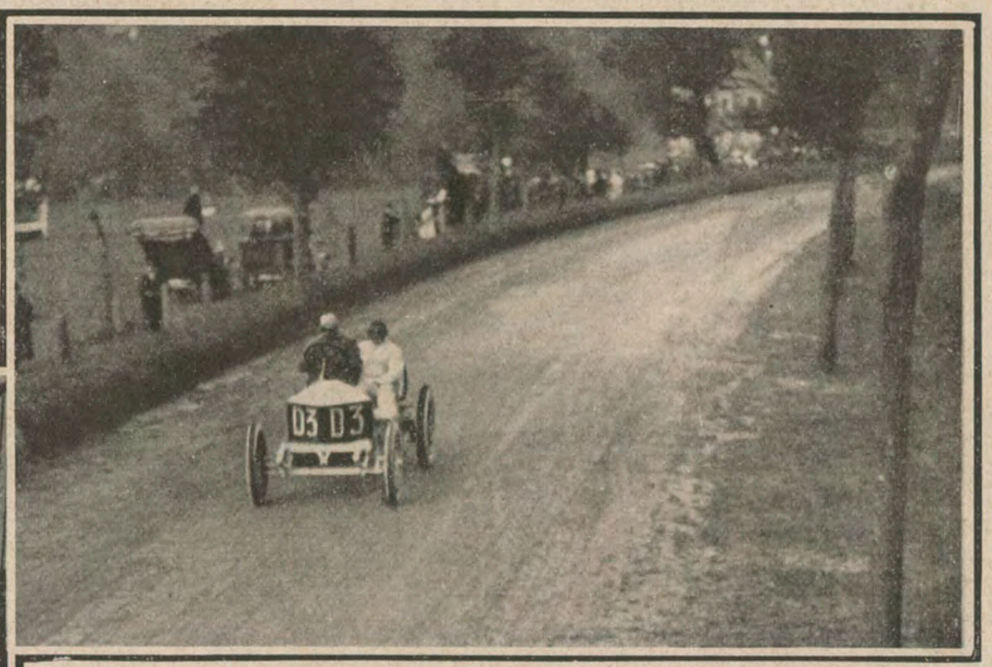
Première de la Coupe de la Commission sportive, la Darracq enlève également la médaille d'or attribuée à la plus faible consommation dans le Grand-Prix

Qu'on le veuille ou non, l'épreuve qui s'est disputée la semaine dernière sur la route de la Seine-Inférieure était une épreuve de consommation. Le gagnant ne semble pas s'être préoccupé de ce qu'il consommait. Faire un gros moteur, ce n'est pas difficile; faire un moteur qui donne vite, c'est encore facile, et la 200-chevaux Darracq, en France, a montré qu'elle pouvait battre tous les records.

Mais établir une voiture telle, qu'elle enlève dans une course comme le Grand-Prix de l'A. C. F., une des premières places, en obtenant une moyenne superbe, tout en dépensant moins que tout le monde, c'est autre chose. Tel est le cas de Rigal, qui s'est classé cinquième en 7 h. 12 m. 36 s., atteignant près de 107 à l'heure de moyenne et avec une consommation de 188 litres, alors qu'il en était alloué 231. Rigal, à l'arrivée, conservait encore 43 litres d'essence dans son réservoir, c'est-à-dire qu'il lui aurait encore été possible de faire près de deux tours et demi du Circuit.

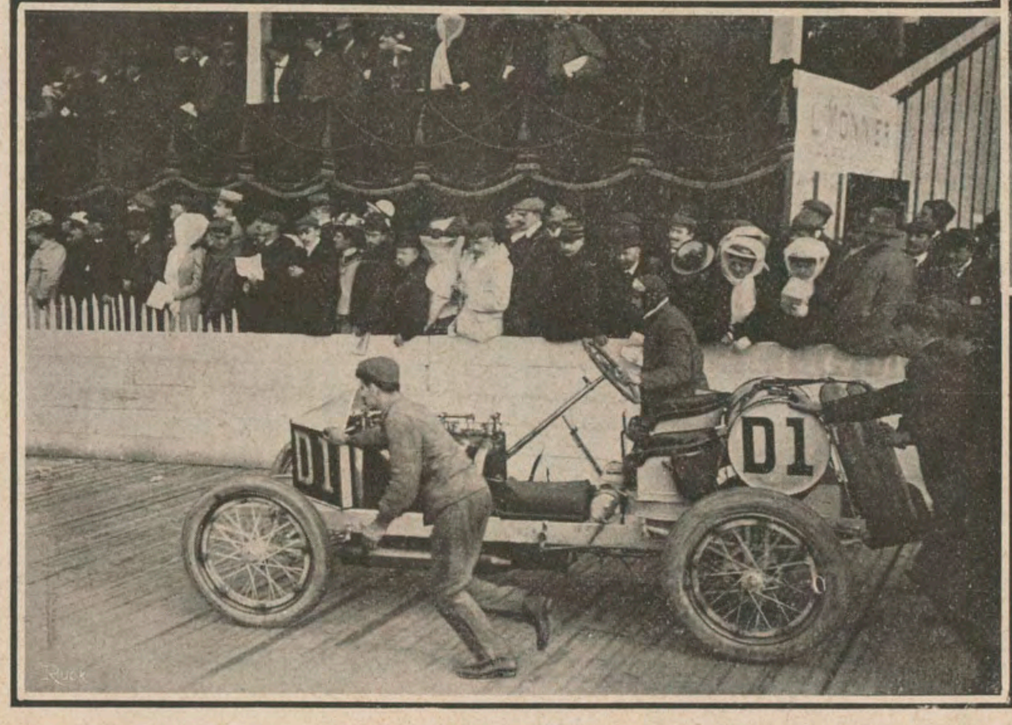
Caillois, a fait, lui aussi, une très jolie course; tant qu'au troisième conducteur des Darraéq, Hanriot, toujours déveinard, il a été arrêté par un incident qui n'a aucun rapport avec son moteur.

Pendant ce temps, de Langhe emportait de loin la Coupe de la Commission sportive, tandis que la seconde petite Darracq, celle de Demogeot, prenait dans cette épreuve la troisième place. J. B.



Rigal dans la côte de Londinières.

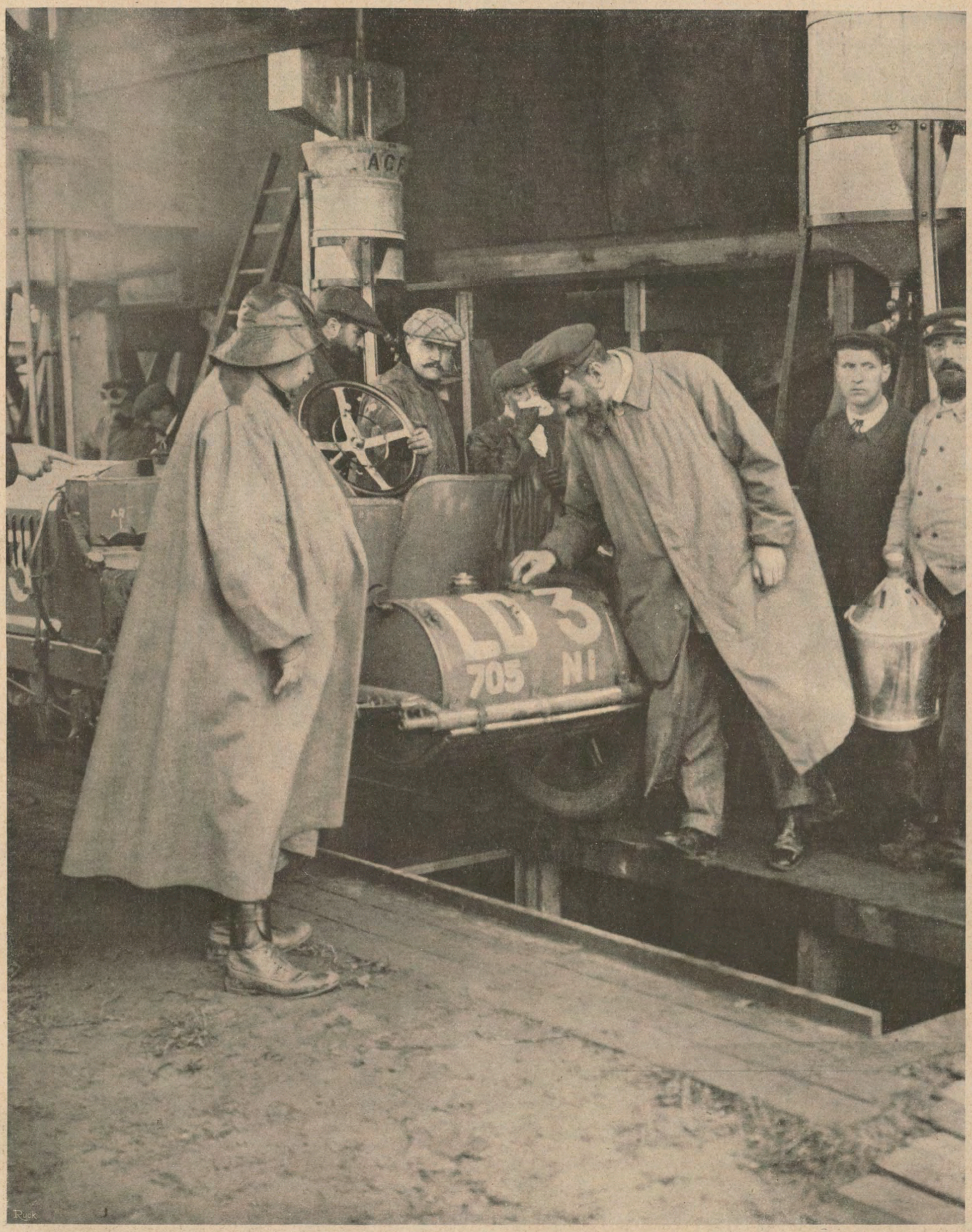
Rigal s'est classé cinquième en 7 h. 12 m. 36 s. moyenne 106 kil. 766 à l'heure sur voiture Darracq, *pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.



Hanriot au départ.

Après avoir marché fort régulièrement, Hanriot a abandonné au sixième tour, alors que ses partisans comptaient déjà le voir se classer dans les premiers à l'arrivée.

VEILLE DE GRANDE ÉPREUVE



M. DE KNYFF VÉRIFIE LE PLOMBAGE DE LA VOITURE DE GABRIEL

Dans un box spécial, pourvu de deux fosses spacieuses, M. Longuemare dirigeait deux équipes de quatre commissaires chacune, commissaires au plombage et au poinçonnage. Ceux-ci plombaient les carburateurs, la tuyauterie d'essence, les moindres raccords, les rivets. Certaines voitures avaient jusqu'à 30 plombs. M. Guyonnet, l'aimable directeur commercial des usines Lorraine-Diétrich, surveille le plombage de la voiture de Gabriel, car il s'agit de ne pas perdre un seul plomb en route, sans quoi ce serait la terrible disqualification.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants

AUTOMOBILE

Les Scottish Trials d'Ecosse viennent de se disputer sur plusieurs étapes. Le parcours, on le voit, était extrêmement accidenté.

UNE SAISON BIEN REMPLIE

On peut dire que la saison 1907 aura été, au point de vue automobile, une saison bien remplie. A peine le silence s'est-il fait sur les plateaux de la Seine-Inférieure, qu'il nous faut penser à d'autres events.

Depuis le début de l'année, trois grandes épreuves, déjà, sont inscrites au calendrier de l'automobile, la Targa Florio, la Coupe de l'Empereur et le Grand Prix de l'A. C. F. Chacune d'elle a été courue sous un règlement différent et il est permis, dès maintenant, de se faire une opinion sur leur valeur respective. Aussi bien les opinions restent-elles partagées. Tandis que quelques-uns déclarent que le résultat du Grand Prix est la faillite de la formule de l'A. C. F., d'autres proclament, au contraire, que ce fut son triomphe. On peut discuter longtemps. Il est certain que l'on peut dire qu'un changement de température eut pu faire une interversion de place à l'arrivée et que tel qui a brillamment fini n'eût peut-être pas terminé. Mais ce n'est qu'une simple supposition.

L'épreuve de la semaine dernière n'était pas un concours, il s'agissait de finir premier, voilà tout. Prévoir la veille du départ le temps qu'il fera le lendemain, et modifier son carburateur en conséquence, c'est un des aléas de la course, comme pour un coureur cycliste de changer sa multiplication suivant la direction du vent dans la ligne droite. En course, il s'agit d'arriver et mieux vaut le premier épuisé que le second très frais.

Mais nous allons avoir d'ici la fin du mois une autre épreuve qui peut mettre tout le monde d'accord : le Circuit des Ardennes. On sait que l'épreuve belge comprendra une journée réservée aux voitures de la Coupe du Taunus et une autre suivant la formule de l'Automobile Club de Belgique, liberté absolue : *go as you please!* Notez que ce seront les mêmes voitures qu'à Dieppe. Il sera curieux de voir ce que feront les mêmes moteurs quand au lieu de leur mesurer la nourriture, on leur en donnera à satiété.

Et puis, plus tard, ce sera Brescia. Et pendant ce temps, il n'est pas possible de réunir trois concurrents d'une même série pour une course de canots automobiles !

F.-A. WHEEL.

Mme de Throuberg qui a pris part à la Coupe Herkomer et qui a conduit avec maëstria sa voiture pendant tout le parcours.

CYCLISME

Bicyclette dont la propulsion est fournie par une hélice mue à la pédale. On obtient une vitesse de 33 km. à l'heure.

L'U. C. I. SÉVIT

Oui, l'U. C. I. sévit et vraiment on se demande à quoi cela rime et surtout à quel moment elle a pu prendre ses importantes décisions. Ce n'est ni à Dieppe, ni à Versailles, pas plus qu'au Jardin de Paris dont le séduisant spectacle a dû leur donner d'autres idées ou au Moulin-Rouge que les congressistes ont pu réfléchir aux destinées du cyclisme dans le monde entier.

Au fond, avouez qu'ils auraient eu bien tort de passer leur temps à discuter sur un tas de choses peut-être passionnantes, mais assurément peu joyeuses. Paris offre des distractions, des tentations qui changent un peu les idées et tant qu'à faire le voyage, autant en profiter plutôt que de s'abrutir dans une salle calfeutrée de mairie où viennent fuser les rires de l'extérieur, prouvant la joie de vivre dans les rues. Que diable on a beau être congressiste, on n'est pas de bois !

Il faut en tout cas rendre justice au brave père Knorr qui, lorsqu'il veut se venger, ne laisse pas sa colère à la douane d'Allemagne en passant la frontière. Il en voulait à Hoffmann, il le lui fit bien voir. Il ne lâcha pied qu'à 1 h. de l'après-midi le jour de la discussion après avoir obtenu une suspension de trois mois contre le célèbre pacemaker.

Et peu lui importait qu'on supprimât tous les vélodromes de la terre, tous les coupe-vents des motocyclettes, tous les championnats du monde. Une seule chose l'intéressait : la suspension d'Hoffmann. Il fit preuve d'une opiniâtreté presque semblable à celle qu'il met à faire tuer chaque dimanche quelques stayers sur ses pistes. Encore fut-il heureux que d'autres congressistes s'interposassent, sans quoi Hoffmann serait sans doute aujourd'hui sur la paille humide d'un cachot.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 30 juin au 6 juillet.

AUTOMOBILE

Mardi 2 Juillet.

Grand Prix de l'A. C. F. (770 k.) : 1. Nazzaro en 6 h. 46 m. 33 s. ; 2. Szisz ; 3. Baras.

La Coupe de la Commission Sportive (462 k.) : 1. De Langhe en 5 h. 13 m. 25 s. 2/5 ; 2. Mottard ; 3. Demogeot.

Contrairement à ce que portait notre tableau des caractéristiques des voitures paru dans notre numéro spécial du Grand Prix de l'A. C. F., les voitures Darracq de la Commission Sportive étaient munies de magnétos *Simms-Bosch*.

CYCLISME

Dimanche 30 juin.

Championnat du monde de vitesse (amateurs) : 1. Devoissoux ; 2. Auffray ; 3. Avrillon.

Jeudi 4 juillet.

Championnat du monde (concurrents classés pour les demi-finales) : Friol, Mayer, Poulain, Rutt, Ellegaard, Jacquelin, Schilling, Rettich, Hourlier.

Prix de l'U. V. F. : 1. Friol ; 2. Hourlier ; 3. Jacquelin.

Prix de l'U. C. I. : 1. Rutt ; 2. Ellegaard ; 3. Doerflinger.

Course de tandems : 1. Poulain-Rettich ; 2. Ellegaard-Rutt ; 3. Dupré-Doerflinger.

Championnat des 100 kilom. (amateurs) : 1. Meredith (Anglais) en 1 h. 28 m. 52 s. 2/5.

ATHLÉTISME

Dimanche 30 juin.

Championnat de France : 100 m. plat, Rod ; 400 m. plat, Bellin du Coteau ; 110 m. haies, Choisel ; 800 m. plat, Pouillot ; 1.500 m. plat, Keyser ; 4.000 m. steeple, de Fleurac ; lancement du poids, Tison. Lancement du disque, Tison. Saut en hauteur sans élan, Motte. Saut en hauteur avec élan, André et Berthet. Saut en longueur sans élan, Jardin. Saut en longueur avec élan, Hervoche. Saut à la perche, Moustey.

HIPPISME

Dimanche 30 juin.

Auteuil. — *Prix de France* : (Steeple chase 4.200 m.) : 1. Minus à M. de Tepper-Laski (M. de Wallemberg) ; 2. Fer ; 3. Choisy-le-Roi (6 partants).

Prix la Vague (2.700 m.) : 1. Patagon, au général Corao (Piggott) ; 2. Astral II ; 3. Montecristo (11 partants).

Mardi 2 juillet.

Saint-Ouen. — *Prix Valois* (course de haies 2.500 m.) : 1. Adonis II à M. Gaston Dreyfus (R. Sauval) ; 2. Stromboli ; 3. Pimlico (12 partants).

Jeudi 4 juillet.

Maisons. — *Prix Fille de l'Air* (2.600 mètres) 1. Punta Gorda à M. J. Lieux (Parfrement) ; 2. Anémone II ; 3. Olive (5 partants).

ATHLÉTISME

MM. Félix Amblard et Robert Martin, du Stade Français, vainqueurs du Championnat de France double de croquet.

LE RÉSULTAT

Depuis vingt ans que l'on vante aux Français les vertus souveraines de l'athlétisme et que quelques-uns d'entre eux ont goûté aux joies qu'il donne, il est probable que nous avons dû en tirer quelque profit. Car la constatation contraire nous ferait douter de notre perfectibilité.

Seulement ce changement dans les mœurs et dans la manière d'être de la race ne se manifeste pas encore avec une évidence écrasante. Tout au plus se révèle-t-il à certains indices qu'on peut fort bien rapporter à d'autres causes, si même on songe à leur en attribuer une.

Il est certain par exemple que nous montrons plus de logique que jadis en notre toilette. Elle est plus pratique et plus confortable ; et si nous consentons toujours à jouer le rôle de mannequins pour la mettre en valeur, nous le faisons avec plus de conscience. Nous demandons encore à nos vêtements de nous faire valoir, mais, par un sentiment d'équité qui nous honore, nous tenons à leur rendre le même service. Nous soignons l'harmonie de nos formes, pour qu'ils n'aient rien à nous reprocher.

De même nous avons appris à monter plus vite en wagon, à éviter avec plus de souplesse les véhicules qui se multiplient par les voies ; et nous sommes en train d'apprendre à courir après les omnibus.

Ces détails que peu de gens remarquent prouvent que nous devenons un peuple athlétique, capable de plus de vigueur et d'agilité. Tout cela n'est pas encore très manifeste sans doute. Mais enfin pour un peuple dont le principal exercice consiste surtout à regarder quelques intrépides faire du sport, il faut avouer que ce n'est déjà pas mal.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME

Chi-Lo-Sa, le gagnant de la Grande Course de haies, prenant son bain de sable le matin au retour de l'exercice.

A PROPOS DES DÉBUTS DES DEUX ANS

Un clou chasse l'autre, et plus rapidement aux courses de chevaux que partout ailleurs. La génération de trois ans vient à peine de faire ses preuves en public, et voici déjà les deux ans qui font leur apparition. Les années précédentes, c'était une sorte de médecine qu'on avalait d'un seul coup à la fin du mois de juillet : en deux réunions, dix courses de deux ans attiraient des lots compacts au milieu desquels il était impossible au public, au starter et quelquefois au juge à l'arrivée de se reconnaître. Avec le nouveau régime qui, en avançant la date de ces débuts, leur permet de se répartir sur une plus longue période, on espérait qu'il en serait peut-être autrement.

On se trompait. On a vu au milieu d'une réunion paisible, une nuée de petits bonshommes vêtus de couleurs bariolées s'élancer hors de l'enceinte des balances et se répandre de tous côtés. Des chevaux surgissaient de partout comme si la baguette d'un enchanteur les avait fait sortir de terre. Au signal de la cloche, les uns portant les autres, ils se rendirent à la starting. Là, devant les rubans baissés, échange de ruades et de bousculades. Sans se départir de son calme, le starter se contenta d'agir, toutes proportions gardées, comme s'il n'y avait eu que huit concurrents ; c'est-à-dire qu'il n'en désavantagea pas plus de la moitié.

Ce résultat, par le temps qui court, doit nous satisfaire au-delà de toute idée et nous ne saurions trop nous en féliciter.

Pendant le parcours, on ne distingua rien et à l'arrivée pas grand chose de plus.

N'empêche, il paraît que c'était un très grand succès. Succès pour qui ? Pour le spectateur qui n'y voit rien ? Pour le joueur qui n'y comprend rien ? Ou pour le propriétaire dont le cheval rentre couvert d'atteintes ou dégouté à jamais de la course et de la starting ?

Non, le succès est, en réalité pour les jockeys qui trouvent l'occasion de placer une monte peu recherchée et pour le mutuel qui fait une grosse recette. Mais, direz-vous, et la race chevaline ? Vous êtes trop difficile : on ne peut pas contenter tout le monde... et le ministre.

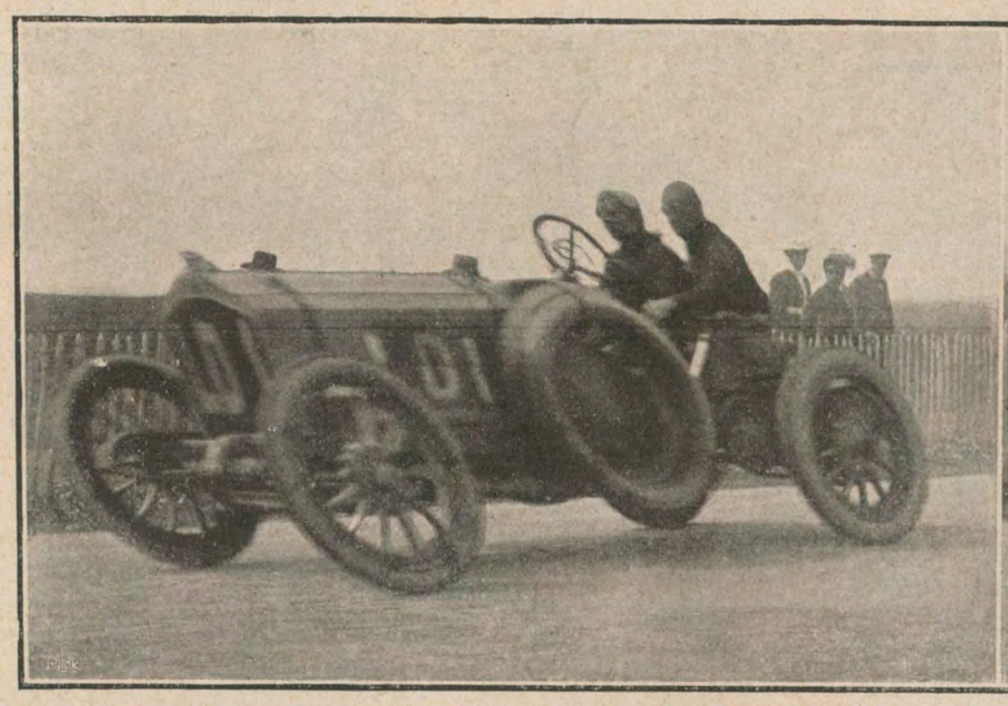
BOÏARD.

Le cheval de l'Empereur d'Allemagne sur lequel il se rendit à la Coupe du Taunus et aux éliminatoires de la veille.

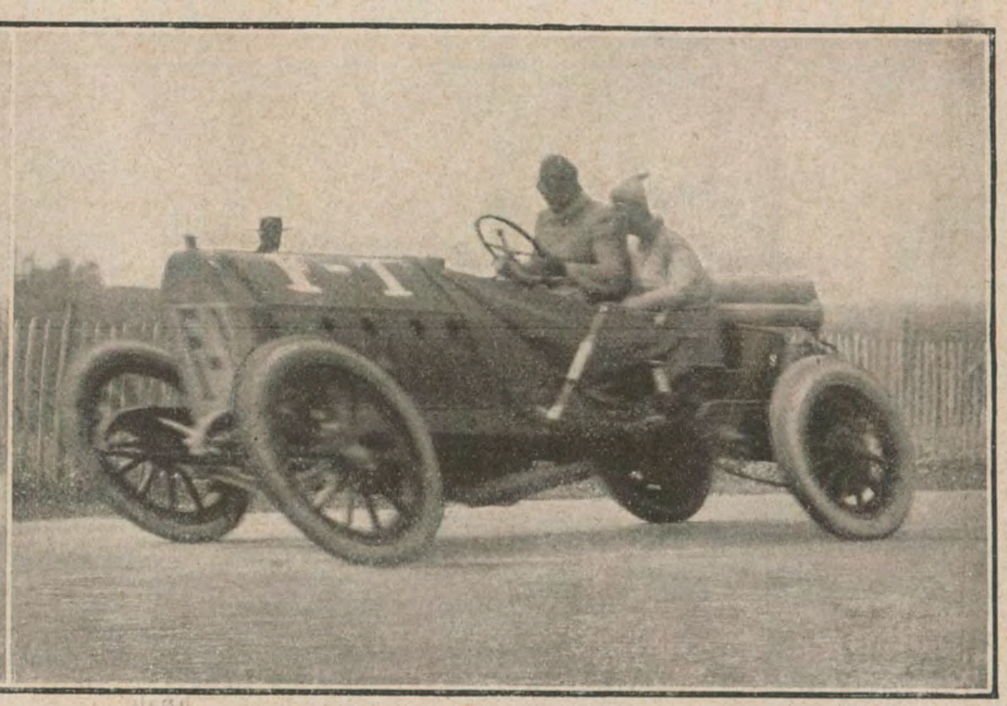
LE DÉPART DU RECORD DES 24 HEURES EN AUTOMOBILE

Edge (à gauche) s'est attaqué les 28 et 29 juin au record des 24 heures en automobile sur l'autodrome de Brooklands. Il a accompli une performance remarquable couvrant la distance extraordinaire de 2.515 kilomètres en un tour de cadran. Sa voiture était munie de pneumatiques Dunlop.

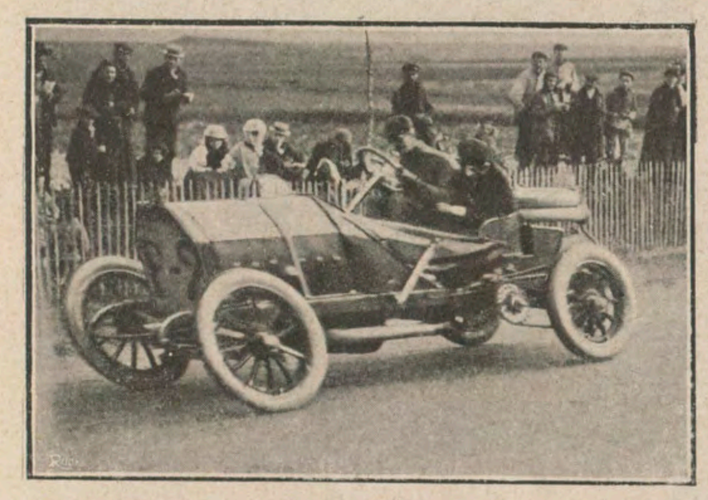
Leurs Vitesses ✍ Instantanés au 2.000me de seconde



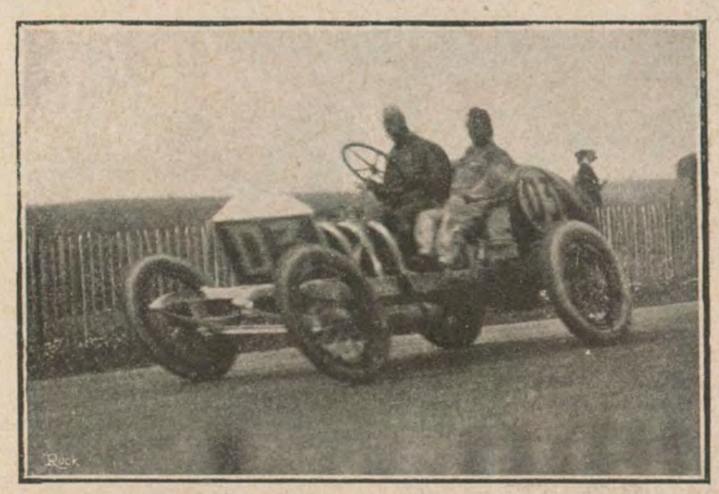
Duray.
A fait la meilleure moyenne sur les huit premiers tours et le meilleur quatrième tour, 38 m. 49 s.



Lancia
A tenu tête à Duray pendant deux tours, a fait son meilleur temps au troisième tour, 39 m. 31 s.



Nazzaro
A fait le meilleur temps total, 6 h. 46 m. 33 s., et le meilleur temps sur un tour, 38 m. 24 s.



Rigal
A fait son meilleur temps au dernier tour 41 m. 15 s.

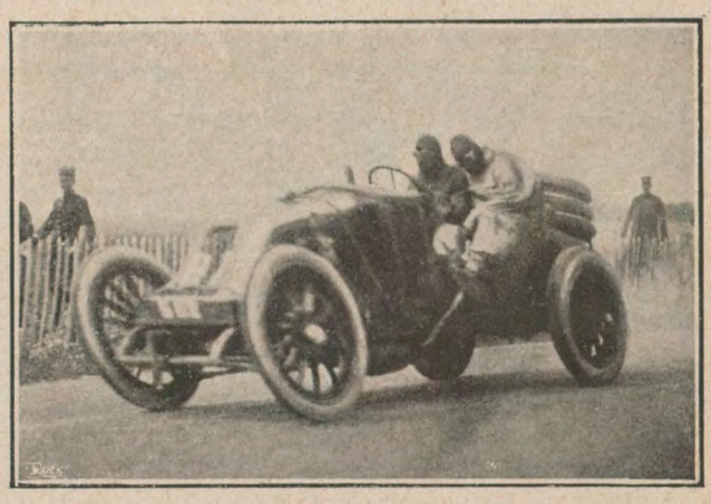
Quelques considérations sur les vitesses ✍ On a fait cette année un bond formidable. ✍ ✍

Au si beau point de vue des vitesses, le Grand Prix de 1906 avait été une déception, il en a été tout autrement de celui de 1907. Au Circuit de la Sarthe, Szisz avait atteint le premier jour 108 kilomètres à l'heure et le second jour 96 seulement, ce qui ramenait sa moyenne totale à 101 kilomètres environ. Or, en 1903, dans Paris-Madrid, sur la route encombrée, Gabriel avait dépassé le 105 de moyenne.

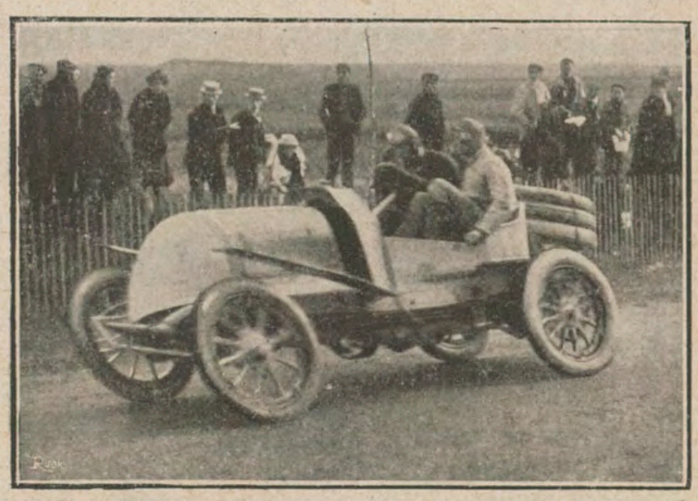
L'accroissement des vitesses ne correspondait donc pas à l'accroissement d s puissances.

A Dieppe, nous constatons, au contraire, un bond formidable. Nazzaro couvre les 770 kilomètres en 6 h. 46 m. 33 s.. ce qui donne une moyenne horaire de 113 kil. 639, et son meilleur temps pour un tour est de 38 m. 24 s., soit 120 kil. 311. La moyenne de Duray, jusqu'au huitième tour, est un peu supérieure. Tant qu'à Szisz, il atteint 111 kil. 819, c'est-à-dire un progrès de 3 kilomètres sur l'an dernier, sur une distance supérieure. Est-ce à dire que le Circuit de cette année fut plus vite que celui de la Sarthe? Je ne le crois pas. C'est donc à une meilleure utilisation du moteur qu'est dû cet accroissement de vitesse.

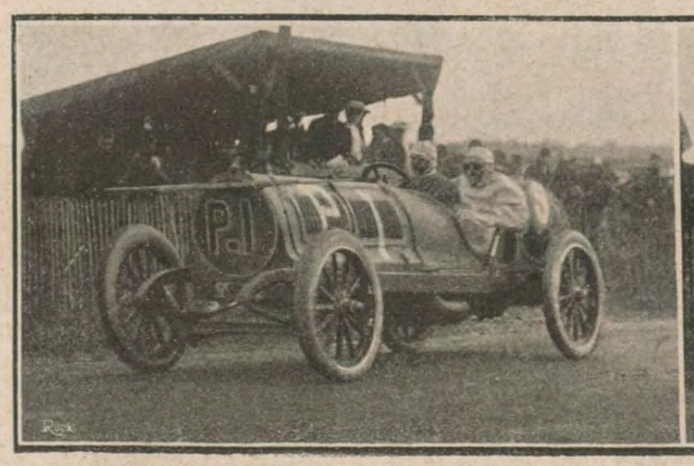
Les curieuses photographies que nous reproduisons ici ont été prises par un de nos opérateurs avec un appareil Sigrist, muni d'un objectif Planar de 250 millimètres de foyer. Les unes ont été prises à 15 mètres au 1800e de seconde et les autres à 25 mètres au 2000e de seconde. Elles ont été reproduites directement sans agrandissement ni réduction. F.-A. W.



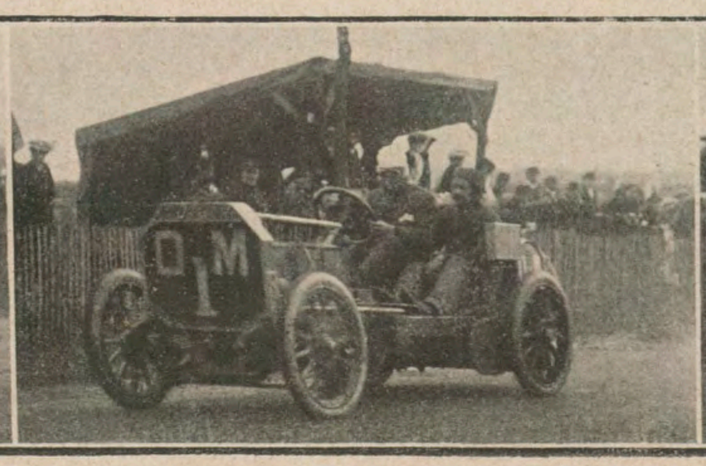
Szisz
A fait le meilleur temps au huitième tour, 39 m. 15 s.



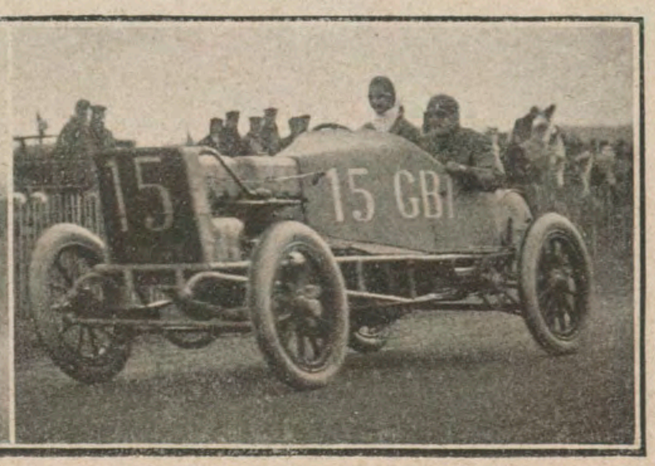
Le Blon
Après avoir fait 42 m. 1 s. au premier tour, n'a pas reparu.



Striker
La huit cylindres n'a pas été heureuse. Elle a fait 41 m. 41 s. au deuxième tour.

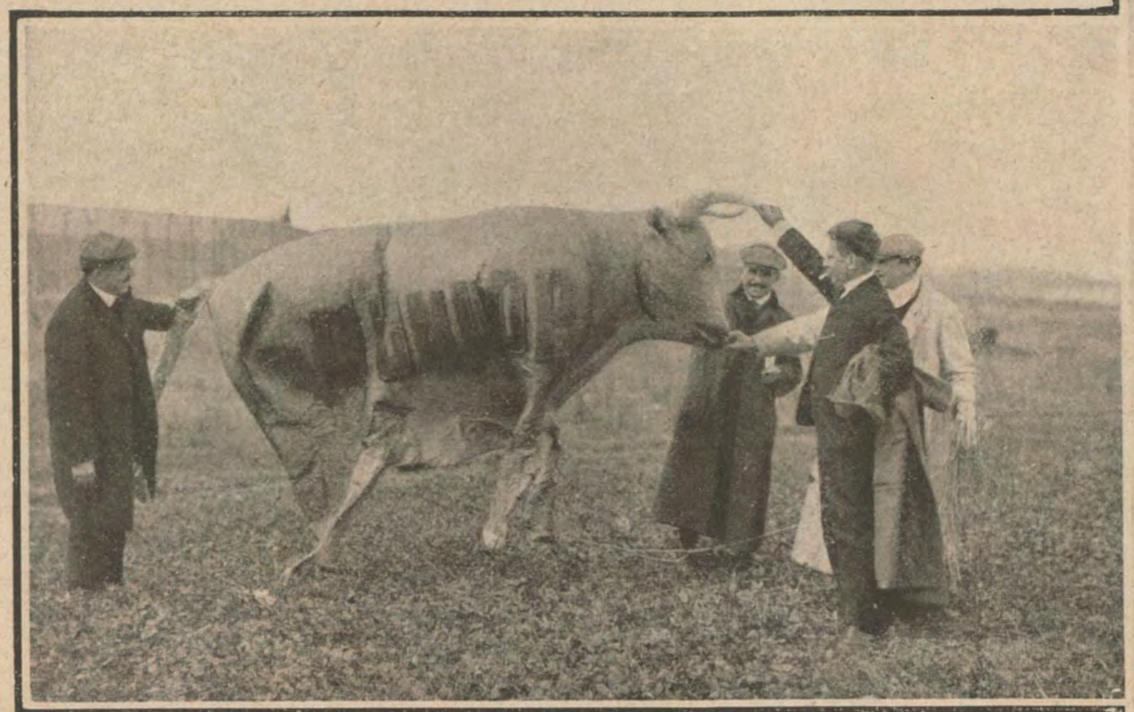


Dufaux
Le meilleur temps de la voiture suisse est 53 m. 32 s. au quatrième tour.



Rigolly
Son meilleur temps est 46 m. 23 s. au troisième tour.

Autour de la Course



Plus légère que l'air.

Tout autour des tribunes se balançaient dans l'air des ballons lancés par les fabricants de pneumatiques. La plupart affectaient des formes fantaisistes.

Un mât de signaux

Michelin avait fait élever un mât de signaux où il affichait les numéros des concurrents qui lui étaient téléphonés.

Une tribune militaire.

Les troupes de service avaient installé les campements de fortune où les cantinières avaient pris place.

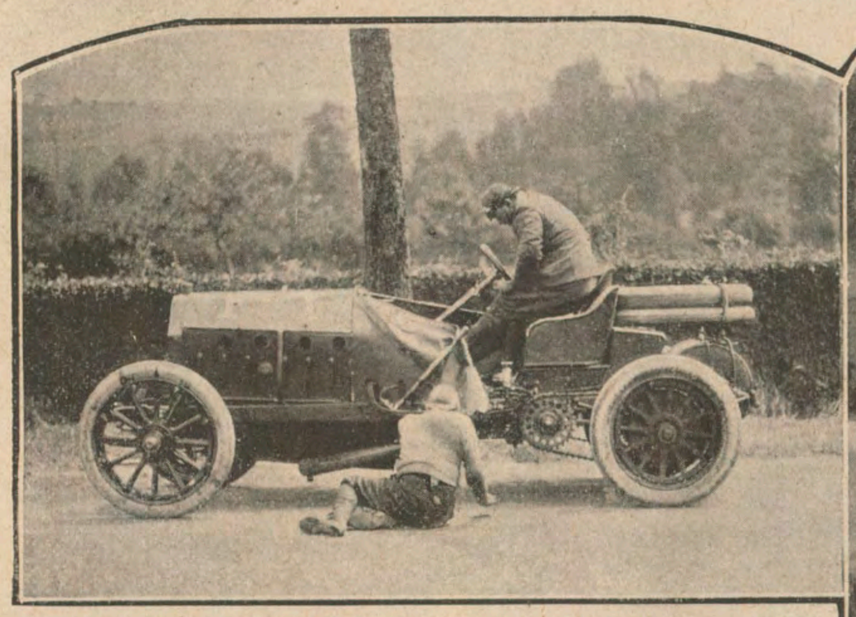
Le déjeûner devant la tente.

Malgré les ondées torrentielles de dimanche et lundi, quelques fanatiques avaient planté leurs tentes aux tribunes. Fort heureusement, Monjardet ne fournit que des toiles imperméables.

Une tribune rustique.

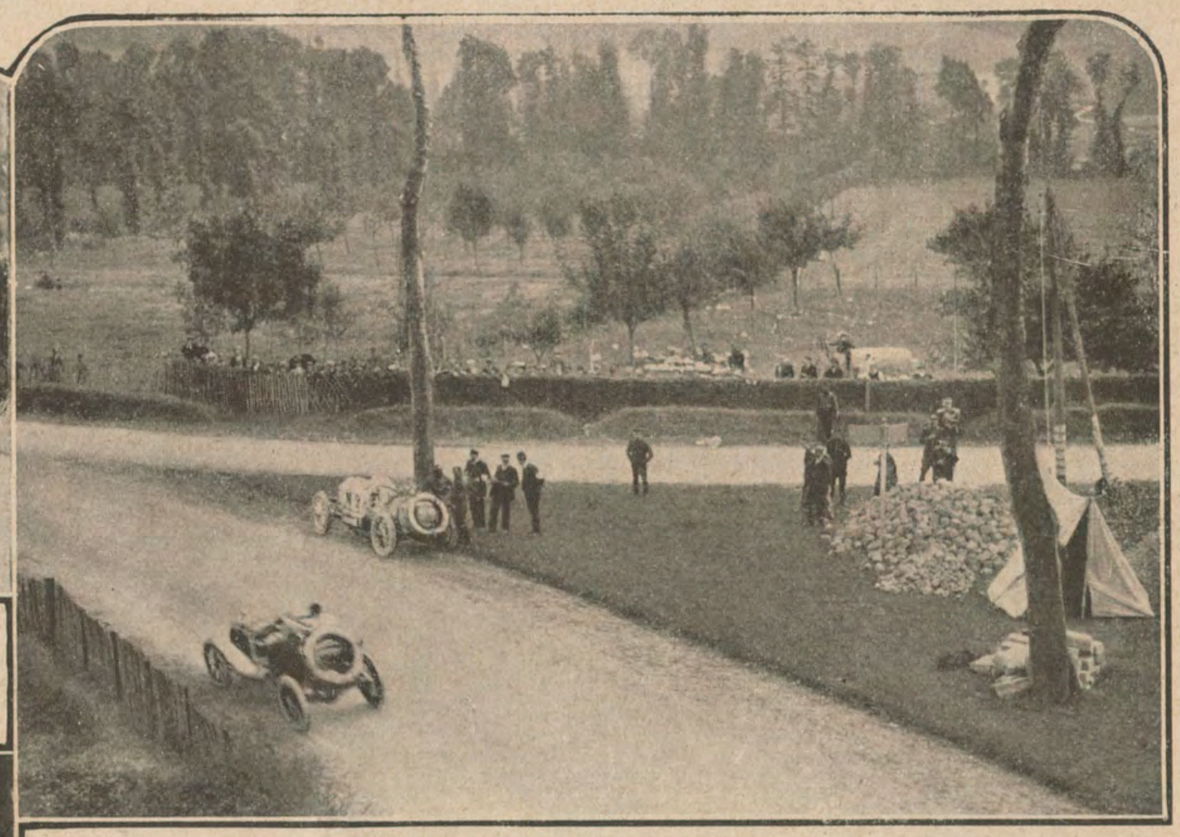
Dans tous les champs situés sur le parcours, les paysans avaient amené leurs charrettes qu'ils avaient rangées sur le bord de la route, et souvent recouvertes d'une toile et décorées de fleurs et de feuillages.

SUR LE CIRCUIT



Lancia arrêté à Bailly en-Campagne.

Lancia a fait un tour et demi avec 3 cylindres avant de s'arrêter définitivement à Criel.

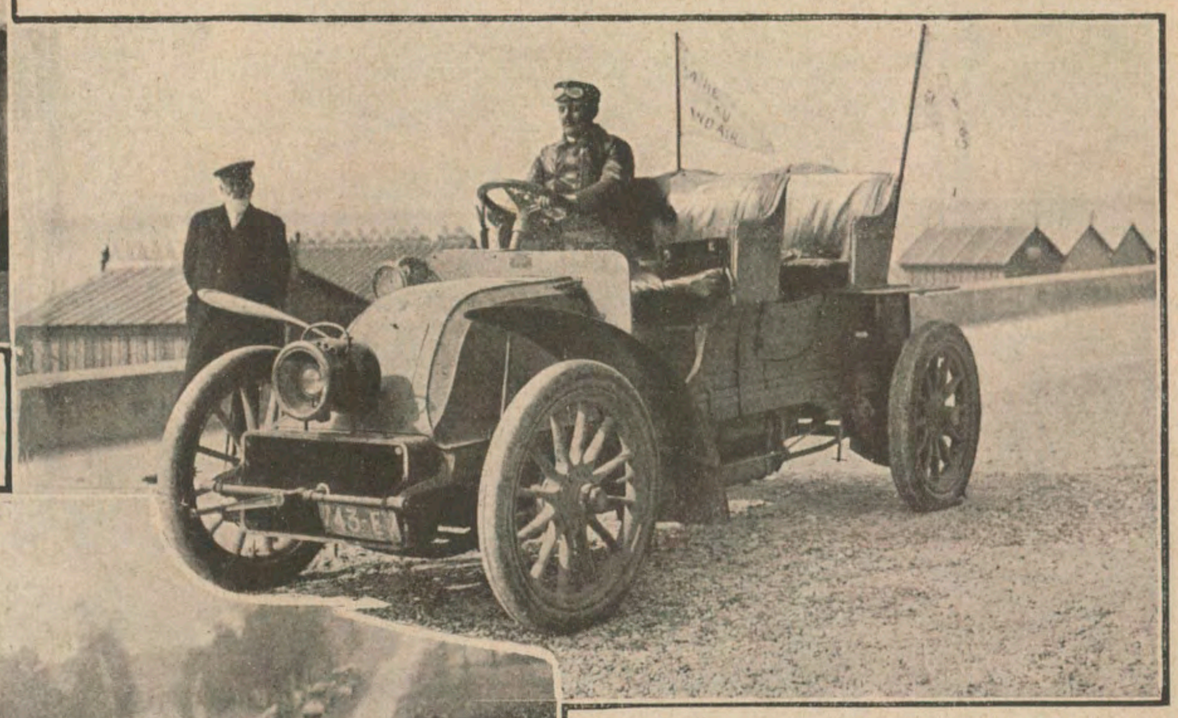


La route vue du pont d'Ancourt.

Du haut du pont du chemin-de-fer, on jouissait d'une vue superbe. On peut voir Nazzaro passant en vitesse et Salzer arrêté sur le côté droit de la route.

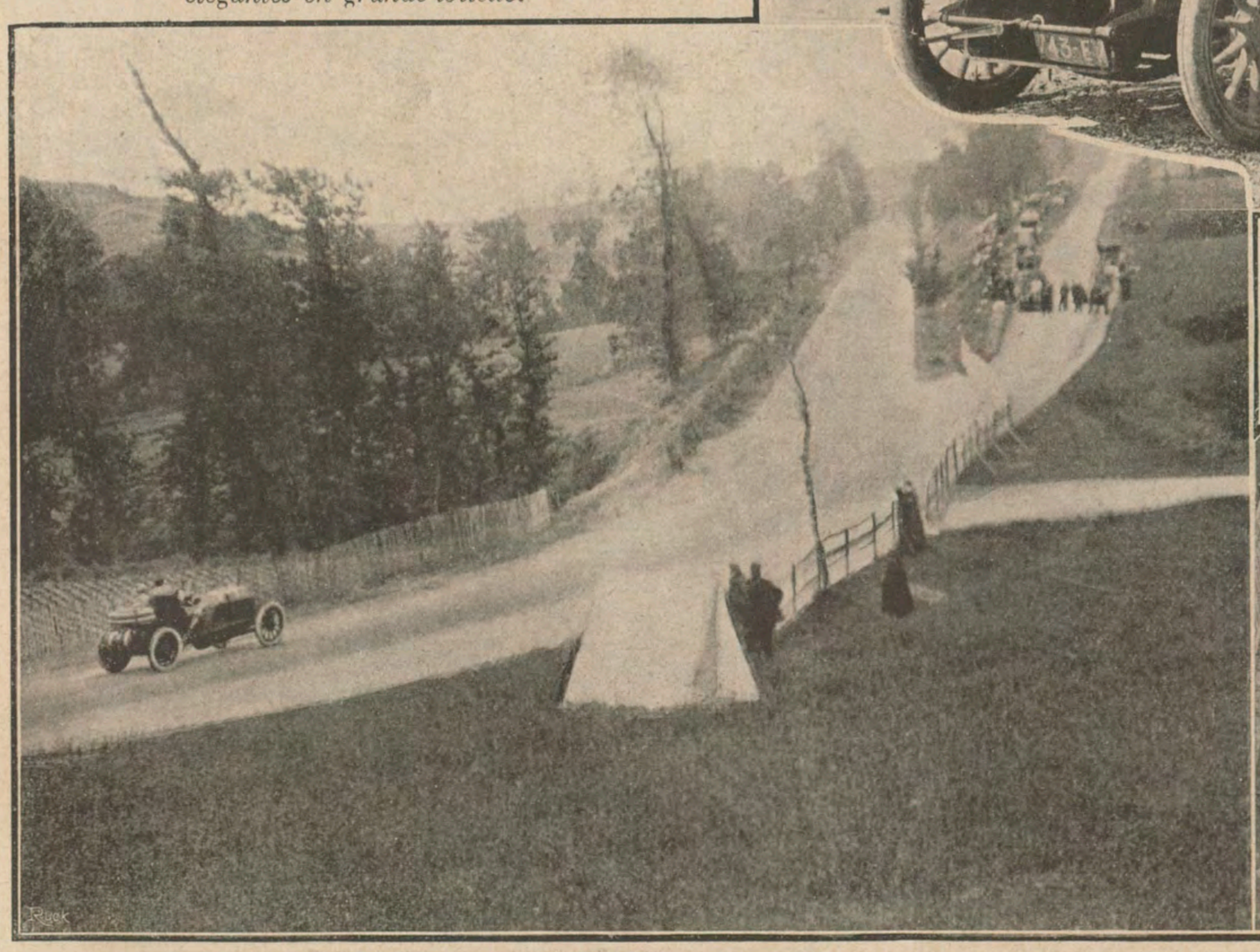
Un coin des Tribunes.

Ce ne fut pas une des moindres curiosités du Grand Prix que la présence dès 5 heures du matin de femmes élégantes en grande toilette.



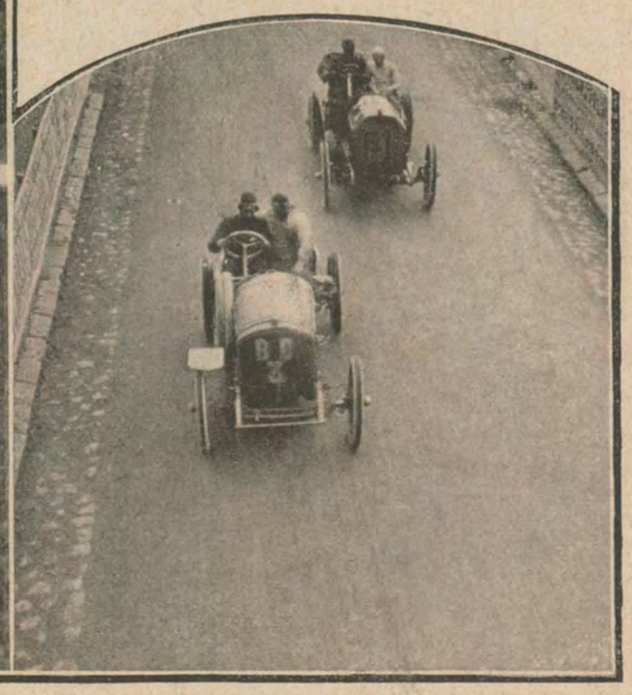
La Charron de la *Vie au Grand Air*

C'est sur une voiture C.G.V. que nos photographes ont pu faire le tour du circuit.



Lancia à la sortie de Criel.

On sort de Criel par une côte assez dure dont les deux côtés étaient bordés d'une haie d'arbres. Le coup d'œil magnifique dont on jouissait de cet endroit avait engagé de nombreux spectateurs à venir se placer sur les bords de la route.



Dans la Grande Rue de Criel

Très curieuse, cette rue de bourg normand, bordée de palissades, entre lesquelles nous voyons Lancia passer Fitz Shepard.

UN BEAU DÉBUT

Courtade à Londinières.

Courtade s'est classé 11e en 8 h. 48 m. 33 s. 2/5, moyenne 88 kil. 409 à l'heure sur voiture Motobloc, *pneus* Hutchinson, *magnéto* Simms-Bosch.

M. Dombret.

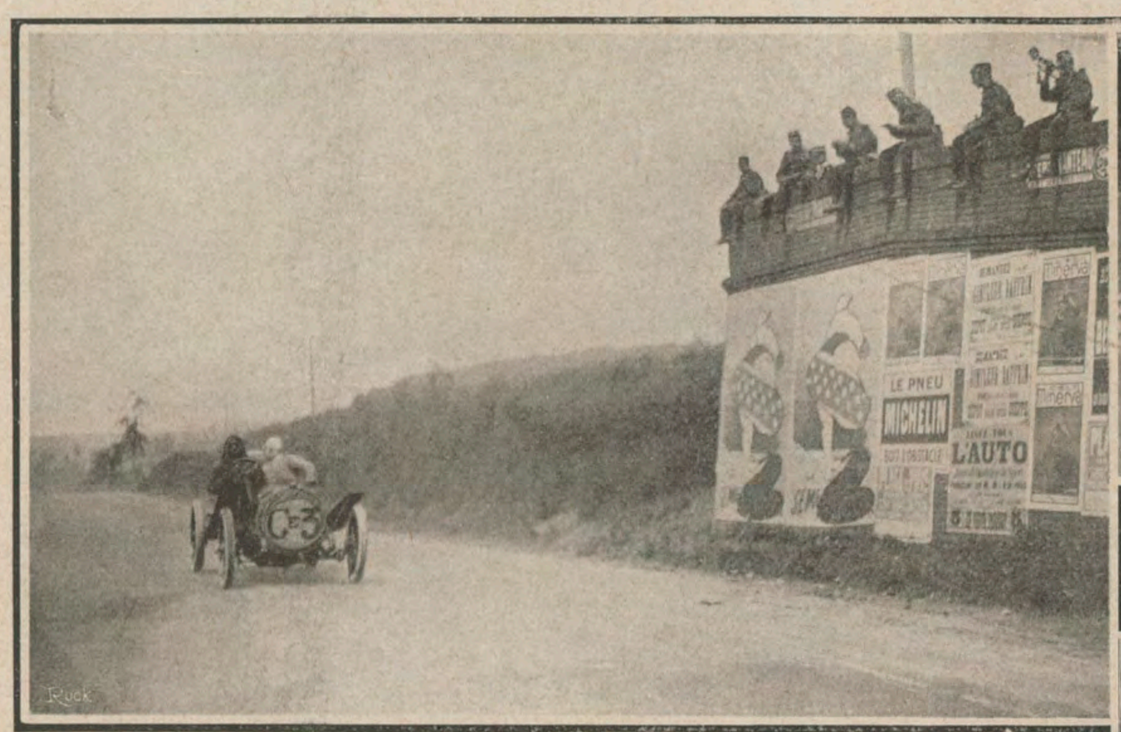
Administrateur-délégué, directeur des usines Motobloc.

Tous les connaisseurs ont pu remarquer au Grand Prix les voitures Motobloc qui faisaient leurs débuts en course.

Leur moteur, merveilleusement étudié, a été extraordinaire de régularité et ce fait n'est point si commun quand il s'agit de moteurs à gros alésage. Courtade s'est classé onzième avec une moyenne de 88 kilomètres à l'heure. Les deux autres se sont arrêtés par suite d'incidents indépendants de la construction. C'est donc un coup d'essai qui fait le plus grand honneur aux constructeurs. Nous les reverrons certainement, et bientôt.

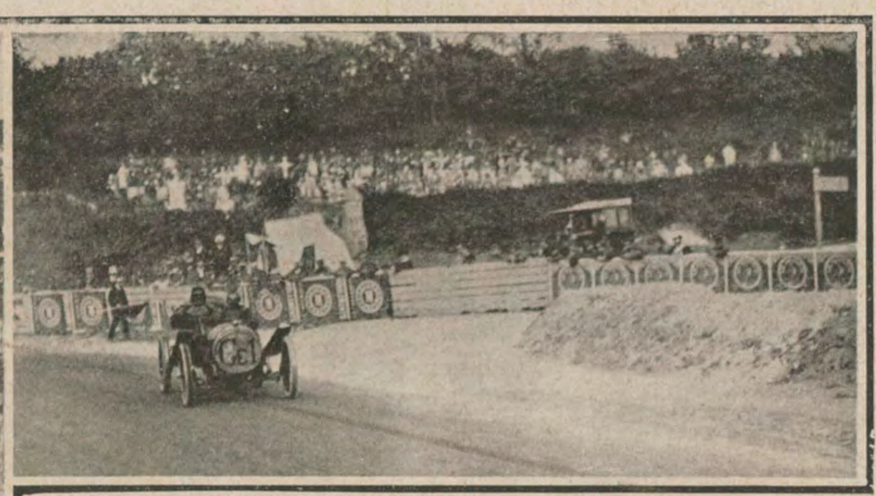
Le pneumatique Hutchinson a participé au succès des voitures. Les deux conducteurs qui se sont arrêtés au huitième tour, n'ont pas touché à leurs pneus: pour Courtade, il a changé ses bandages arrière, mais il eut pu aller jusqu'au bout avec ceux du départ. J. B.

PETITES, MAIS RÉGULIÈRES



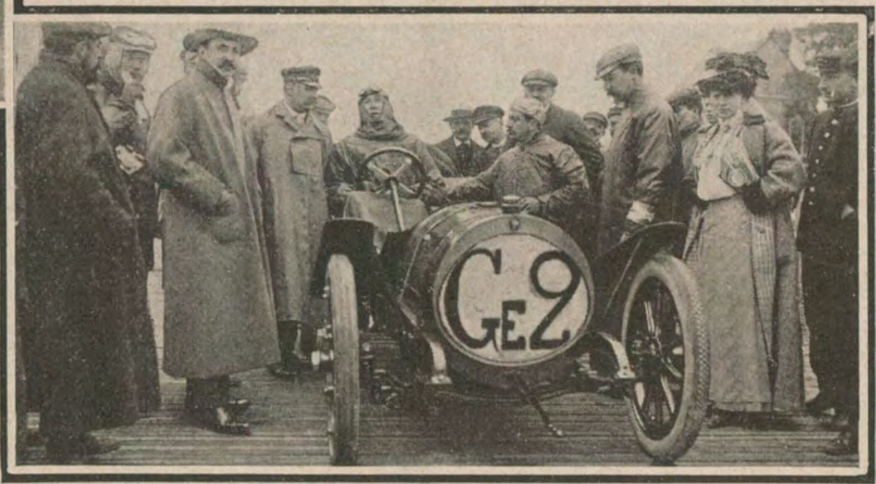
Roch-Brault à Bellengreville.

Arrivé 14 en 10 h. 10 m. 45 s., moyenne 76 kil. 903, sur voiture Germain, *pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.



Perpère à Criel, à son dern er tour.

Arrivé 16e à 73 kil. à l'heure, sur voiture Germain, *pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.



Degrais au départ.

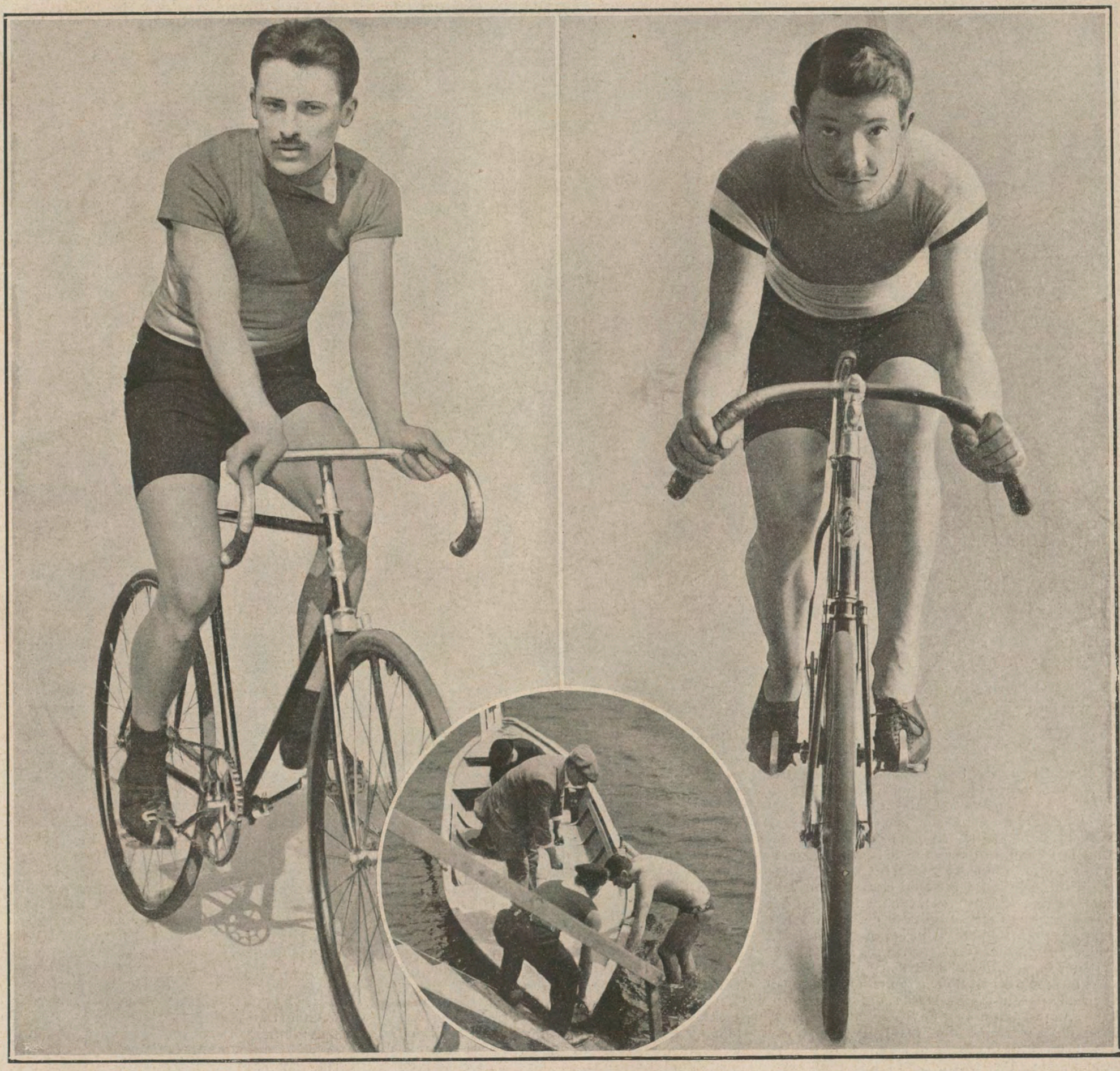
Arrivé 14e en 9 h. 50 m. 36 s. 3/5, moyenne 78 kil. 197, sur voiture Germain, *pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

A côté des performances des grands vainqueurs, il y a lieu d'admirer comme il convient. ce qu'ont pu faire d'autres plus modestes, comme les Germain. Les constructeurs de Monceau-sur-Sambre avaient mis une coquetterie louable à présenter trois voitures qui n'étaient autres que leurs voitures de tourisme dont ils s'étaient contentés de remplacer la carrosserie par une carrosserie de course. C'étaient donc des 24-chevaux qui, avec leurs 112-130, n'avaient et ne pouvaient avoir aucune prétention à battre des 180-150. Mais elles avaient la prétention de finir la course, et elles ont montré qu'elles n'étaient pas téméraires, puisque toutes trois ont terminé, faisant respectivement du 80 avec Degrais, du 77 avec Boch-Brault, et du 73 avec Perpère.

C'était une belle audace de se mettre en ligne avec des voitures cinq fois plus puissantes, et ce doit être une joie pour les constructeurs d'avoir si bien réussi.

H. P.

LE DIMANCHE SPORTIF



Friol
Champion du monde de vitesse.

Friol, sur bicyclette Peugeot, *a conquis le trophée de champion de vitesse. Aucune des grandes épreuves ne lui a échappé cette année, fait qui ne s'était pas produit depuis 1900. Mayer était second à une longueur, Rutt, 3e.*

Billington
gagnant de la traversée de Paris à la nage.

Billington a triomphé dans la traversée de Paris à la nage, battant de 24 m. le record de Jarvis, et terminant en 2 h. 18 m. 27 s. à une moyenne de 5 kil. 40 m. à l'heure.

Darragon
Champion du monde de demi-fond.

Darragon a magnifiquement remporté, pour la seconde fois, le championnat du monde de 100 kilomètres, couvrant la distance en 1 h. 18 m. 23 s. 2/5 battant Verbist, second, de trois tours 1/2. Parent était troisième devant Dussot et Lorgeou.

NOTES DES ÉDITEURS

L'AUTOMOBILE de *Je Sais Tout* a fait le tour de France en moins de 29 jours, battant l'ancien record de 48 heures. Dans son numéro du 15 juillet, le grand magazine publie les noms des 86 concurrents ayant gagné les prix départementaux. Le volume qui paraîtra en août donnera la liste des lauréats du Concours d'honneur auquel étaient attachés 50.000 francs de prix. C'est la baronne de Lépineau, au château de Kerlaec, près de Quimperlé, qui a gagné l'automobile Eug. Brillié, d'une valeur de 25.000 francs.

Nous remercions nos lecteurs de leurs marques de sympathie. Nous avons reçu, en effet, de nombreuses lettres de félicitations au sujet de notre numéro de la semaine dernière où nous publions déjà un important compte-rendu du Circuit de la Seine-Inférieure. Il nous a été agréable de voir qu'ils ont constaté que nous étions les seuls de toute la presse française et étrangère à donner un supplément aussi complet et aussi intéressant et à paraître avec un jour d'avance sur notre date d'apparition ordinaire. Nous sommes heureux de prouver que nous ne négligeons rien pour faire de la *Vie au Grand Air* le premier des périodiques sportifs.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous tenons à leur disposition la table des matières du premier semestre de la *Vie au Grand Air*. Il suffit de nous en faire la demande accompagnée d'un timbre de 0 fr. 10.

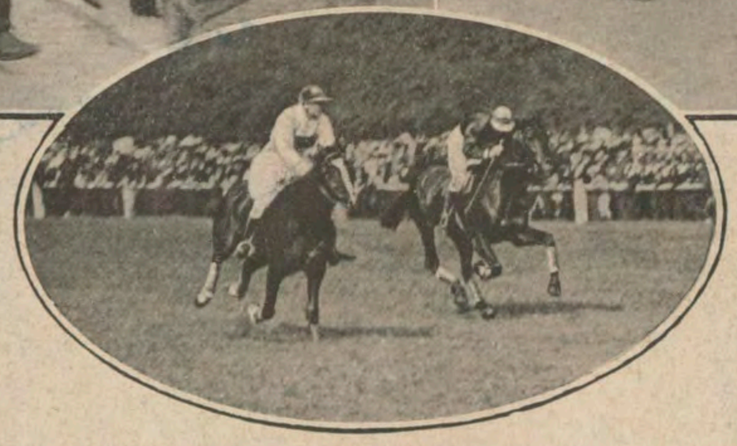
PIERRE LAFITTE ET Cie.

Ce numéro étant presqu'entièrement consacré au Grand Prix de l'A. C. F., nous reviendrons dans le prochain sur les Championnats du Monde et la Traversée de Paris à la nage.

LA DERNIÈRE D'AUTEUIL

Le gagnant du Prix Aguado.

Clouet, par Miguel et Clodia, à M. Veil-Picard, monté par Parfrement a remporté le Prix Aguado (haies 2.800 m., 15.000 fr.), devant Praticien, à 3 longueurs 1/2 et Astral II à une demie longueur.



L'arrivée du Prix Firino (steeple 5.000 m.).

Parana II a mené. Fer se rapprochait à la fin mais ne pouvait inquiéter Parana II qui gagnait de 3/4 de longueur.

Le gagnant du Prix du général O'Connor.

Aïcha II, par Champaubert et Arcadie, à M. de Mullenheim, a triomphé dans le Prix du Général O'Connor (steeple militaire 4.000 m.), devant Eudore, à 3 longueurs et Johnny, à une tête.

Le clou de la réunion d'Auteuil dimanche dernier était le steeple-chase militaire de 4.000 mètres, Prix du général O'Connor. Dix-sept concurrents y prirent part. Et les parieurs qui avaient eu confiance en la chance des trois premiers n'eurent pas à le regretter. Aïcha II, le vainqueur, faisait en effet, 598 francs gagnant et 186 fr. 50 à la place, Eudore, second, rapportait 107 fr. et Our Johnny, troisième 125 francs.

Les deux autres courses importantes de la journée, le Prix Aguado et Firino furent remportés par d'autres que les grands favoris, sinon par de vagues outsiders, le premier par Clouet, le second par Parana II. B.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Voici la liquidation de juin passée sans encombre. On peut considérer la situation de place comme assainie, et s'il reste des spéculateurs en détresse, leurs positions sont réglées en dehors du marché.

Dès le 1er juillet, l'attitude de la Bourse s'est modifiée, le 3 0/0 s'est relevé et une reprise s'est dessinée sur les fonds d'Etats et sur les grandes valeurs, banques et chemins de fer. Elle s'accentuera, selon toute probabilité, dans quelques jours, après la Fête nationale, et lorsque les vacances parlementaires auront fait le silence sur le Palais-Bourbon.

Les faits se passent donc comme nous l'avons prévu depuis longtemps. Dès le commencement de juin, nous pensions qu'avec le mois finirait la période de dépression des cours pendant laquelle les capitaux disponibles ont eu de belles occasions de placement. Après la liquidation de juin et avec les coupons de juillet, nos grandes valeurs ont repris plusieurs points; les achats sont encore avantageux, ils l'ont été davantage.

C'est du reste une règle presque sans exceptions, qu'après une crise comme celle que nous venons de traverser, les capitaux s'éloignent des valeurs à revenu variable pour se reporter sur les rentes et les obligations.

Nos lecteurs savent qu'en dehors du 3 0/0 nous n'aimons pas les fonds d'Etats; la leçon des fonds russes doit empêcher à jamais ceux qui y ont été pris de retomber dans la même faute.

Nous insistons donc sur les obligations et particulièrement sur celles de création assez récente pour qu'un classement parfait n'ait pas haussé leurs prix. Nous avons expliqué déjà que la valeur intrinsèque d'une obligation n'avait qu'un rapport très indirect avec son cours. Les meilleures obligations ont été émises à des taux raisonnables, même en France. Leurs cours ont monté peu à peu par suite du manque de titres sur notre place comparé à l'importance des capitaux disponibles, mais dès son premier jour, l'obligation d'une bonne entreprise a toutes les qualités de sécurité et de solidité. Les capitalistes doivent donc rechercher les bonnes obligations jeunes pour obtenir avec pleine sécurité un revenu plus considérable.

Nous avons rappelé dans notre dernier numéro plusieurs obligations de Sociétés Canadiennes rapportant plus de 5 0/0, autrefois recommandées par nous et dont les sociétés sont absolument prospères. Ce sont des titres de tout repos.

Nous pouvons en dire autant de quelques obligations espagnoles dont nous n'avons pas encore parlé dans ces causeries.

Ainsi l'obligation 5 0/0 de la *Compagnie Minière et Industrielle de l'Espagne* qui vaut actuellement de 468 à 470 francs, est une valeur absolument sûre et digne de figurer dans les portefeuilles les plus sévères. A ce cours, elle rapporte 5,40 0/0 avec une marge de hausse de 30 francs, car il est certain que les cours iront au pair suivant une marche progressive dont la rapidité sera réglée par l'augmentation même des recettes sociales.

Cette Société a entrepris le dessèchement de 274 mines situées dans le même massif montagneux, la Sierra Almagrera, dont l'exploitation était arrêtée par les eaux. En moins de deux ans, elle est parvenue à rendre 50 mines à l'exploitation et les bénéfices qu'elle en tire, sous forme de redevances des sociétés minières, couvrent déjà beaucoup plus que la somme nécessaire pour les intérêts et l'amortissement des obligations. Sur les 224 mines qu'il faut dessécher encore, une trentaine au moins seront chaque année rendues à l'exploitation. Les obligations seront garanties deux fois à la fin de l'exercice courant et leur garantie aura plus tard quadruplée.

De même l'obligation 5 0/0 du Chemin de fer de Saint-Sébastien à Hernani qui coûte 466 francs rapporte 24 francs net (5 0/0 sous déduction de l'impôt français).

Ces 24 francs de revenu représentent, au cours de 466, un placement net à un peu plus de 5 0/0. Le titre est parfaitement solide.

La Compagnie de Saint-Sébastien à Hernani n'est pas seulement un chemin de fer, elle est aussi une entreprise d'éclairage. Elle possède la ligne qui joint ces deux localités et compte la prolonger. Elle possède en outre plusieurs chutes d'eau et une usine électrique, des terrains, de nombreux travaux en cours, etc. Son usine fournit au chemin de fer la force motrice nécessaire et le surplus est distribué à la ville de Saint-Sébastien par un réseau important de distribution. La Compagnie éclaire ainsi la ville et elle en tire des recettes importantes.

Les obligations Saint-Sébastien à Hernani sont amortissables par tirages au sort à 500 francs; leurs coupons sont payables par moitié en avril et en octobre. Leur garantie est constituée par une hypothèque de premier rang sur tout l'actif social, ce qui leur donne une complète sécurité.

On doit remarquer qu'outre le revenu net de 5 0/0 assez rare chez nous, ces titres ont, au cours actuel, une marge de 34 francs avant d'atteindre le pair. Au cas de sortie aux tirages, c'est un important bénéfice assuré.

Pour bien choisir ces obligations, pour juger sûrement de la solidité des sociétés, vous devez consulter les documents officiels, les rapports annuels, prendre conseil de journaux compétents et impartiaux. Nous vous en avons indiqué deux : le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers* qui s'occupe specialement des valeurs françaises, espagnoles et belges, et la *Revue Internationale des Valeurs de Placement*, très compétente sur les affaires anglaises, canadiennes, américaines et russes.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant :* Félix LUQIN.